



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड IV

PART III—Section IV

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 200]

नई दिल्ली, शुक्रवार, जून 7, 2019/ज्येष्ठ 17, 1941

No. 200]

NEW DELHI, FRIDAY, JUNE 7, 2019/JYAISTHA 17, 1941

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 7 मई, 2019

सं. टीएमपी/41/2018-केओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा "हल्दिया डॉक परिसर (एचडीसी) में तीस वर्ष की रियायत अवधि के लिए डिजाईन, निर्माण, वित्तपोषण, प्रचालन, हस्तांतरण (डीबीएफओटी) आधार पर बर्थ संख्या 3 के मशीनीकरण" के संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का, संलग्न आदेशानुसार, निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/41/2018-केओपीटी

कोलकाता पत्तन न्यास

...

आवेदक

गणपूर्ति

- (i) श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii) श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(मार्च, 2019 के 29 वें दिन पारित)

यह मामला कोलकाता पत्तन न्यास से "हल्दिया डॉक परिसर (एचडीसी) में तीस वर्ष की रियायत अवधि के लिए डिजाईन, निर्माण, वित्तपोषण, प्रचालन, हस्तांतरण (डीबीएफओटी) आधार पर बर्थ संख्या 3 के मशीनीकरण" के संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. कोलकाता पत्तन न्यास ने "बर्थ संख्या 3 के मशीनीकरण" परियोजना के संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए आरंभ में 11 मई, 2018 को प्रस्ताव दायर किया था। उक्त प्रस्ताव को केओपीटी द्वारा सुझाये गए अनुसार संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों मुख्य कोयला आयातकों/लौह अयस्क निर्यातकों और संभावित बोली लगाने वालों के साथ परामर्श के लिए लिया गया था। कुछेक प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों ने अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत कीं। उन टिप्पणियों को फीडबैक सूचना के रूप में केओपीटी को भेजा गया। केओपीटी ने 26 फरवरी, 2019 के पत्र के द्वारा अपना प्रत्युत्तर दिया।

2.2. प्रस्ताव पर संयुक्त सुनवाई केओपीटी परिसर में 07 जून, 2018 को आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, केओपीटी और प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों, भावी बोली लगाने वालों ने अपने-अपने निवेदन रखे। तदनुसार, बोली लगाने वालों और अन्य प्रयोक्ता संगठनों से संयुक्त सुनवाई के दौरान प्राप्त फीडबैक के आधार पर प्रस्तावित भंडारण अनुसूची के संदर्भ में केओपीटी को अपने प्रस्ताव की समीक्षा करने के अनुरोध किया गया था।

2.3. हमने 5 जून, 2018 के अपने पत्र के द्वारा केओपीटी से प्रस्ताव पर कुछ अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण मांगे थे।

2.4. ह्म आदेश जारी करने में सक्षम हो सकें, हमें वांछित सूचना भेजने के लिए 05 जुलाई 2018, 1 अगस्त 2018, 27 अगस्त 2018, 21 सितंबर 2018 और 04 दिसंबर 2018 तारीखों के अनुस्मारक भेजे जाने के पश्चात् केओपीटी ने 15 जनवरी 2019 के अपने पत्र के द्वारा हल्दिया डॉक परिसर में तीस वर्ष की रियायत अवधि के लिए डीबीएफओटी आधार पर पीपीपी मोड में बर्थ संख्या 3 के मशीनीकरण के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित प्रस्ताव भेजा।

3.1 संशोधित प्रस्ताव में केओपीटी के मुख्य निवेदन इस प्रकार हैं:-

- (i) हल्दिया गोदी परिसर में बर्थ संख्या 3 के मशीनीकरण से संबंधित पीपीपी मोड में अपफ्रंट प्रशुल्क के अनुमोदन का प्रस्ताव 11/05/2018 के पत्र संख्या (इंजी)/1037/67 के द्वारा प्राधिकरण को भेजा गया था।
- (ii) पूर्वोक्त परियोजना के आरएफक्यू के हवाले से बोली पूर्व बैठक 28/03/2018 को हुई थी। प्राधिकरण की सुनवायी भी 07/06/2018 को हुई थी।
- (iii) विशाखापट्टणम में माननीय पोत परिवहन मंत्री जी द्वारा 12.07.2018 को ली गई बैठक में, यह निर्णय लिया गया था कि प्रस्तावित परियोजना केओपीटी के अंतरिक स्रोतों से ईपीसी मोड पर ली जाए। तदनुसार, डीआईबी प्रस्ताव पोत परिवहन मंत्रालय को भेजा गया।
- (iv) सचिव (पोत) की अध्यक्षता में 14.12.2018 को नई दिल्ली में आयोजित डीआईबी बैठक में यह निर्णय लिया गया कि परियोजना को पीपीपी मोड के माध्यम से कार्यान्वित किया जाये। तदनुसार, केओपीटी को एसएफसी द्वारा मूल्यांकन के लिए नया प्रस्ताव यथाशीघ्र दायर करने के लिए कहा गया था। [केओपीटी ने डीआईबी बैठक के कार्यवृत्त भी संशोधित प्रस्ताव के साथ भेजे हैं।]
- (v) अंतः पीपीपी मोड पर प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित प्रस्ताव बनाया गया है।

3.2. केओपीटी द्वारा अपने 15 जनवरी, 2019 के प्रस्ताव के साथ यथा प्रस्तुत परियोजना की पृष्ठभूमि इस प्रकार है:

- (i) हल्दिया गोदी परिसर (एचडीसी) की निर्धारित क्षमता 50.9 मिलियन टन है। वित्तीय वर्ष 2017-18 के दौरान एचडीसी में यातायात पिछले वर्ष के 34.14 मिलियन टन के प्रति बढ़कर 40.5 मिलियन टन हो गया है। पिछले कुछ वर्षों में एचडीसी पर यातायात 2005-06 में 42.3 मिलियन टन से घट कर 2012-13 में 28.08 मिलियन टन हो गया था और अब धीरे-धीरे बढ़ रहा है। पिछले 8 वर्षों में एचडीसी में प्रहस्तिता यातायात निम्नवत् है:

(मिलियन टन में)

वर्ष	पीओएल	लौह अयस्क	उर्वरक व कच्ची उर्वरक सामग्री	कोयला	कंटेनर्स	अन्य/ विविध कार्गो	योग
2010-11	9.65	5.95	0.46	8.18	2.84	7.92	35.00
2011-12	7.91	3.94	0.52	7.29	2.62	8.74	31.02
2012-13	6.19	1.71	0.39	6.48	2.87	10.44	28.08
2013-14	6.10	2.17	0.56	6.95	2.23	10.50	28.51
2014-15	5.52	2.34	0.80	7.24	1.96	13.15	31.01
2015-16	7.09	0.87	0.64	7.27	1.37	16.27	33.51
2016-17	6.78	1.16	0.47	7.34	2.47	15.92	34.14
2017-18	8.14	1.58	0.70	9.50	2.67	17.91	40.50

- (ii) कोलकाता/हल्दिया में व्यापक पृष्ठ क्षेत्र हैं जो पश्चिमी बंगाल, बिहार, झारखंड, उत्तर प्रदेश का पूर्वी भाग, मध्य प्रदेश का पूर्वोत्तर क्षेत्र, छत्तीसगढ़, असम और अन्य पूर्वोत्तर राज्यों सहित संपूर्ण पूर्वी भारत तथा नेपाल और भूटान जैसे स्थल रुद्ध देश भी हैं। परंतु प्राथमिक पृष्ठ क्षेत्र में पश्चिम बंगाल, झारखंड और बिहार शामिल हैं जहां इस पत्तन के माध्यम से आयातित ईंधन/कच्ची सामग्री का उपयोग करने वाले बड़े-बड़े उद्योग हैं। इस बड़े पृष्ठ क्षेत्र के औद्योगिक विकास वाणिज्य और व्यापार कोलकोता पत्तन के जीवन और विकास, और इसके विपरीत से, संबद्ध है।

(iii) पत्तन पर शुष्क बल्क प्रहस्तन के लिए वर्तमान सुविधा निम्नानुसार है:-

वर्ष	लंबाई मीटर में	प्रहस्तित कार्गो	क्षमता* (मिलियन टन में)	अभियुक्तियाँ
गोदी ब्रेसिन के भीतर				
वर्ष 2	260	कोयला, कोक, चूना पत्थर, लौह अयस्क	4.00	कोयले के लदान/उतरायी के लिए 2 एमएचसी।
वर्ष 3	337	पीओएल उत्पाद, पराक्सीलिन, रसायन	1.75	खाली वर्ष
वर्ष 4	284	कोयला, कोक, अयस्क	3.70	ताप कोयले के लदान के लिए मशीनीकृत वर्ष
वर्ष 4क	245	कोयला	3.50	कोयला उतरायी के लिए मशीनीकृत वर्ष
वर्ष 4ख	181	कोयला, कोक, लौह अयस्क	4.00	कोयले के लदान/उतरायी के लिए 2 एमएचसी।
वर्ष 6 एवं 7	234	खाद्य तेल, रसायन, लौह अयस्क	2.00	वर्तमान में वर्ष 6 व 7 को तरल कार्गो की उतरायी के प्रयोग में लाया जाता है।
वर्ष 8	218	कोयला, कोक	4.00	कोयले के लदान/उतरायी के लिए 2 एमएचसी।
प्लवमान जैटी	150	कोयला, जिप्सम	2.50	एक तिरता और ग्रेव के लिए एक क्रेन
योग:			25.45	

(*) एचडीसी द्वारा क्षमता का पुनर्निर्धारण किया गया है।

(iv) पत्तन पर वर्तमान कोयला वर्ष अधिभोग (वीओ) नीचे दी गई है:-

वर्ष संख्या	कार्गो	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18
2	कोयला	81.10%	85.98%	86.43%	78.11%	86.80%
8	कोयला	79.88%	83.78%	88.02%	78.62%	83.99%
4क	कोकिंग कोयला	73.71%	65.99%	70.71%	71.99%	78.02%
4ख	मिश्रित कोयला	64.82%	76.69%	83.74%	78.90%	86.31%
सभी	सभी प्रकार के कोयला	62.12%	58.80%	71.35%	66.59%	72.83%
योग	सभी 13 वर्ष	*69.53%	*66.92%	73.98%	69.38%	72.83%

*वर्ष 5 को छोड़ कर

** वर्ष संख्या 2, 4, 4क, 4ख तथा 8.

- (v) पश्च प्रदेश में शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन की बढ़ रही जरूरतों और हो रहे अन्य विकासों को देखते हुए, एचडीसी ने यातायात की मांग को देखते हुए वर्ष 3 के मशीनीकरण के प्रस्ताव की समीक्षा करने का निर्णय लिया। तदनुसार, एचडीसी ने प्रस्तावित निवेश की व्यवहार्यता रिपोर्ट तैयार करने के लिए एक आईपीए को लगाया। [आईपीए द्वारा हल्दिया गोदी परिसर की वर्ष संख्या 3 के मशीनीकरण के लिए व्यवहार्यता रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है।]
- (vi) तथापि, एचडीसी ने पाया कि आईपीए द्वारा संस्तुत कुछेक उपस्करों की क्षमता उच्च कोटि की है। तदनुसार, एचडीसी ने विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) बनायी है और संयंत्र की संकल्पित रूपरेखा तैयार की है। ईपीसीसी ठेकेदारों से प्राप्त बजटीय प्रस्तावों के आधार पर और एचडीसी की वर्तमान आदेश दर के आधार पर 331.94 करोड़ रु. जमा जीएसटी का अनुमान लगाया गया है।

3.3. केओपीटी द्वारा यथाप्रस्तुत, परियोजना की मुख्य विशेषतायें निम्नवत् है:-

- (i) परियोजना रेल द्वारा भेजे जाने के लिए उपस्करों सहित समर्पित स्टॉकयार्ड के साथ मशीनीकृत वर्ष की संकल्पना करती है। ऐसी प्रणाली केवल कोयले के आयात को प्रहस्तित कर सकती है। फिर भी, कोयला यातायात में अनिश्चितताओं को देखते हुए यह सिफारिश की जाती है कि यह सुविधा, उपयुक्त अन्य शुष्क बल्क कार्गो, जिसे कन्वेयरों और अन्य स्टॉकपाइलों की सफाई की व्यवस्था के साथ, प्रहस्त करने की भी शिथिलता दी जा सकेगी। ऐसी वस्तुओं में एक चूनापत्थर हो सकता है जिसका यातायात धीरे-धीरे बढ़ रहा है।

- (ii) यह बर्थ हल्दिया डॉक परिसर की अवरूद्ध गोदी बेसिन के भीतर स्थित है। बर्थ संख्या 3 की लंबाई 337 मीटर और चौड़ाई 15.75 मीटर है। बर्थ 230 मीटर तक के एलओए के साथ 90,000 डीडब्ल्यूटी तक के और 24000 टन के औसत पार्सल आकार के साथ पानामैक्स पोतों को प्रहस्त कर सकता है।
- (iii) वर्ष 1500 टीपीएच की क्षमता वाले 2 नग रेल लगे गैत्री ग्रेवों से सुसज्जित होगी। इस प्रयोजन के लिए, बर्थ संख्या 3 के वर्तमान ढांचे को रेल प्रदान की जानी होगी जिन पर अनलोडर्स कब तक चलेंगे। प्रस्तावित गैत्री ग्रेवों अनलोडर्स के रेल स्पैन उसकी चौड़ाई के अनुसार (13.687) बनाये जाने होंगे।
- (iv) दो अनलोडरों द्वारा कोयला/कोकिंग कोयला की उतरायी करने के प्रश्चात उसे परस्पर संबद्ध बीमा और फाइलों पर ले बने मुख्य बर्थ ढांचे के पीछे की और स्थित एकल डॉक कन्वेयर पर खाली करना होगा। यह कन्वेयर दो अनलोडरों की क्षमता के अनुरूप 3000 टीपीएच की धारित क्षमता के साथ उत्पापित होंगे। डॉक कन्वेयर से कोयला उत्पापित कन्वेयर प्रणाली के माध्यम से बर्थ के पीछे मुख्य सड़क पर ले जाया जायेगा और तत्पश्चात् यार्ड कन्वेयर द्वारा स्टैकिंग के लिए ले जाया जायेगा।
- (v) स्टैकयार्ड से कोयला स्टैकर-सह-रीक्लेमर द्वारा (रीक्लेम मोड में प्रचलित) द्वारा रीक्लेम करके उसे खड़े साइलों पर ले जाया जायेगा। 3,000 टीपीएच की धारित क्षमता वाले 2 नग स्टैकर-सह-रीक्लेमर रीक्लेमिंग के लिए 2000 टीपीएच स्टैकिंग क्षमता के लिए स्टैकयार्ड में कोयला स्टॉक पाइलिंग के लिए नियोजित किये जायेंगे जहां से वैगन लदान के द्वारा बाहर ले जाया जायेगा।
- (vi) खड़े साइलों से कोयले की तीव्र वैगन लदान प्रणाली के द्वारा रेलवे वैगनों में लादा जायेगा जिसमें वैगन चलते रहते हैं।
- (vii) मशीनीकृत प्रणाली को जिसमें दो गन गैत्री ग्रेव अनलोडर, बेल्ट कन्वेयर सिस्टम, दो नग स्टैकर-सह-रीक्लेमर तीव्र वैगन लदान सिस्टम, सहायक सुविधाएं आदि होंगे। चलाने के लिए एचटी और एलटी पॉवर की प्राप्ति और वितरण के लिए एक उप केंद्र होगा। लगभग 4.8 एमबीए की अनुमानित विद्युत अपेक्षा पत्तन के मुख्य उप-केंद्र से उपलब्ध रहेगी जहां पर्याप्त मात्रा में अतिरिक्त क्षमता उपलब्ध है। इस प्रकार प्रत्याशित बीओटी प्रचालक को पत्तन के उप-केंद्र तक एचटी विद्युत आपूर्ति तार डलवाने होंगे।
- (viii) कोकिंग कोयले का मार्गस्थ भंडारण गैर-कोकिंग कोयले के लिए निर्दिष्ट स्टैकयार्ड में होगा जो बर्थ संख्या 3 के पृष्ठ क्षेत्र में स्थित है। यह वही क्षेत्र है जिसे लौह अयस्क को स्टैक करने के प्रयोग में लाया जाता था जब बर्थ संख्या 3 एक लौह अयस्क लदान सुविधा थी। इस प्रयोजन के लिए निर्धारित भूमि को सिलो के अतिरिक्त, लगभग 1,13,000 वर्ग मीटर का क्षेत्रफल है। तथापि पूरी परियोजना के लिए चिह्नित पूरा क्षेत्र बर्थ संख्या 3 के अतिरिक्त, 1,46,984 वर्ग मीटर है।
- (ix) मार्गस्थ स्टैक-यार्ड से सामान को हटाने के लिए रेलवे यार्ड वर्तमान रेलवे यार्ड में ही स्थित होगा जहां पुराना लौह अयस्क टिप्पलर स्थित था (अब अप्रचलित)। कोयले की निकासी साइलो के साथ तीव्र इन-मोशन वैगन लदान प्रणाली के माध्यम से होगी। बर्थ 3 के लिए प्रस्तावित रेलवे यार्ड में दो रेल लाइन होंगी और प्रत्येक की लंबाई लगभग 1900 मीटर होगी। एक लाइन तीव्र वैगन लोडिंग लदान के लिए होगी और इस लाइन को दो रेकों की लंबाई के बराबर रखा जायेगा और दूसरी लाइन इंजन को निकालने के लिए होगी। दोनों लाइनों ग्रीन-फील्ड क्षेत्र में वर्तमान लाइनों के साथ-साथ नियोजित की गई है।
- (x) सामान प्रहस्तन प्रणाली का डिजाइन रेल गली गैत्री ग्रेव अनलोडर के माध्यम से पोत तट अंतरण, बर्थ से स्टैक यार्ड अंतरण के लिए एक कन्वेयर प्रणाली तथा स्टैकिंग के लिए दो स्टैकर-सह-रीक्लेमर द्वारा यार्ड में प्रहस्तन तथा सामान को स्टैक यार्ड से तीव्र लदान सिलो कत ले जाने के लिए एक कन्वेयर और अंततः सिलो से चल-वैगनों में कोयले के लदान के लिए किया गया है। प्रणाली में आवश्यक प्रदूषण नियंत्रण उपाय निहित होंगे।
- (xi) पोत-तट अंतरण:
- (क) पूंजीगत लागत, प्रचालन शिथिलता और प्रमाणित निष्पादन को देखते हुए, बर्थों को 1500 टीपीएच की धारित क्षमता वाले दो गैत्री ग्रेव अनलोडरों से सुसज्जित करने का प्रस्ताव है।
- (ख) हल्दिया में ड्राफ्ट सीमाओं के कारण, पोत किसी अन्य गहरे ड्राफ्ट पत्तन पर हैचों के ऊपरी भागों को उतारने के बाद आंशिक लदान के साथ आते हैं।
- (ग) जब पूरे भरे पोत से उतरायी की जाती है तो उत्पादकता अधिक होती है, क्योंकि तुलना में आंशिक उतरायी की ग्रेव पूरी ग्रेव कंटेनर के साथ हैच के शीर्ष से कम उठाई ऊंचाई के साथ बाइट ले सकता है। इस प्रकार, इसकी औसत उतरायीदर अधिक होगी। परंतु आंशिक रूप से लदे पोत में, आरम्भिक लिफ्ट ऊंचाई स्वयं ही अधिक होगी क्योंकि हैच का सामान पहले ही कम हो जाता है। अंतिम भाग की क्लीयरिंग के लिए लिफ्टिंग ऊंचाई अधिक होती है और ग्रेव में आया सामान भी कम होता है। यह सब मिलकर औसत उत्पादकता को कम कर देते हैं। अतः ग्रेव की क्रीम बाइट के लिए कोयले की मात्रा सीमित रूप में उपलब्ध होती है।

- (घ) जैसे ही हैच खाली होता जाता है, शेष कोयले को एक बेबी डॉजर द्वारा, जिसे हैच में उतारा जाता है, एक स्थान पर एकत्र किया जाता है। बेबी डॉजर यत्र-तत्र बिखरे कोयले को एकत्र करने के लिए इधर-उधर घूमना पड़ता है ताकि वह ग्रेब की बाइट के लिए पर्याप्त ढेर बना सके और वह लिफ्ट हो जाए। इस प्रक्रिया में प्रचालन समय निहित रहता है क्योंकि ग्रेब में आने वाला सामान मुख्यतः क्रीम बाइट की तुलना में कम हो जाता है।
- (ङ) कोकिंग कोयले और गैर-कोकिंग कोयले की औसत उत्पादकता 2016-17 के लिए क्रमशः 18,084 टीपीडी और 20,834 टीपीडी है। 2015-16 के लिए यह आंकड़े 16,981 टीपीडी व 17,116 टीपीडी हैं। अतः पूर्वोक्त मुद्दों को ध्यान में रखते हुए यह प्रस्ताव किया जाता है कि 20,000 टीपीडी की औसत उत्पादकता पर सुविचार किया जाए।
- (xii) बर्थ-स्टाक यार्ड अंतरणः
डम्पर और पे-लोडर प्रणाली प्रहस्तन के कारण उत्पन्न होने वाले प्रदूषण के स्तर को ध्यान में रखते हुए, कन्वेयर प्रणाली की योजना बनायी गई है। नियोजित अनलोडरों में अंगभूत हापर लगे होंगे, उतारा गया कोयला हॉपरो और शटल कन्वेयरों द्वारा टोन उत्पापक जेटी कन्वेयर पर ले जाया जाता है जो अनलोडरों के पीछे स्थित होता है। जेटी कन्वेयर सामग्री को एक और कन्वेयर को अंतरित करता है जिसके द्वारा कोयले को यार्डस्टैकिंग कन्वेयरों को अंतरित किया जाता है और अंततः उसे स्टैकर-सह-रीक्लेमरो द्वारा स्टैकयार्ड को अंतरित किया जाता है। कन्वेयर प्रणाली की सुमेलित धारित क्षमता 3000 टीपीएच होगी।
- (xiii) स्टैकयार्ड का खाकाः
स्टैकयार्ड में कन्वेयरों और स्टैकर-सह-रीक्लेमरो के माध्यम से प्राप्त कोयले को ज्यामितीय आकार के स्टॉकपाइलों में स्टैक किया जायेगा। स्टैकयार्ड में 2 नग स्टैकर-सह-रीक्लेमरो से सुसज्जित करने का प्रस्ताव है। यथाप्रस्तावित स्टैकयार्ड का संकल्पित खाका लगभग 2.00 लाख टन की क्षमता रखता है।
- (xiv) निकासी
यह प्रस्ताव किया जाता है कि कार्गो की 80% निकासी रेल द्वारा और 20% की सड़क मार्ग द्वारा की जायेगी। नियोजित वार्षिक आद्योपांत की निकासी के लिए 2 से 3 रैक प्रतिदिन अपेक्षित होंगी।
- (xv) इस सुविधा में मुख्यतः कोयला, कोक, चूनापत्थर और अन्य समान शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन का प्रस्ताव है।
- (xvi) **इष्टतम क्षमता का परिकलन**
टर्मिनल की इष्टतम क्षमता अधिकतम क्षमता का 70% मानी जाती है। इष्टतम क्षमता, इष्टतम क्वे क्षमता और इष्टतम स्टैकयार्ड क्षमता का न्यूनतम मान है।

(क) इष्टतम स्टैक यार्ड क्षमता

एक कोयला टर्मिनल के लिए प्राधिकरण के दिशानिर्देश अनुबद्ध करते हैं कि इष्टतम यार्ड क्षमता यार्ड से होकर गुजरने वाले कोयले की अधिकतम मात्रा का 70% होती है। सूत्र यह है:

$$\text{इष्टतम यार्ड क्षमता} = \frac{0.7 \times \text{क} \times \text{यू} \times \text{क्यू} \times \text{टी टन}}{100}$$

100

जहां

क - पत्तन द्वारा विकास के लिए उपलब्ध कराया गया यार्ड के लिए क्षेत्र वर्ग मीटर में।

क्यू - मात्रा जो क्षेत्र में प्रति वर्ग मीटर स्टैक की जा सकेगी।

टी - एक वर्ष में प्लॉट का टर्नओवर अनुपात।

यू - कुल यार्ड क्षेत्र का प्रतिशत जो स्टैकिंग के लिए उपयोग में लाया जा सकेगा।

स्टैकपाइल का कुल क्षेत्र = 54,000 वर्ग मीटर

मात्रा जो प्रति वर्ग मीटर स्टैक की जा सकेगी = 5.2 टन

यह मानते हुए कि प्रति दिन 2.6 रैक प्रति दिन की निकासी होती है और रैक की ढुलाई 3800 टन हो तो प्रति दिन निकासी दर 9880 टन ली गई है।

ठहराव समय = $0.7 \times 54,000 \times 5.2 / 9,880 = 20$ दिन

इसलिए औसत प्लॉट टर्नओवर अनुपात $360/20 = 18$

यार्ड क्षमता $(0.7 \times 54,000 \times 5.2 \times 20) = 3.538$ एमटीपीए,

मान लो 3.5 एमएमटीपीए है।

(ख) इष्टतम घाट क्षमता

औसत प्रहस्तन दर 20,000 टन प्रति दिन है। प्राधिकरण दिशानिर्देशों के अनुसारण में निम्नलिखित सूत्र अपनाते हुए टर्मिनल की इष्टतम क्षमता परिकलित की गई है:-

इष्टतम क्षमता

$$= 0.7 \times \frac{\text{एस1} \times \text{पी1}}{100} + \frac{\text{एस2} \times \text{पी2}}{100} + \frac{\text{एस3} \times \text{पी3}}{100} + \dots \times 365$$

जहां, एस1 – कार्गो किस्म 1 की क्षमता का प्रतिशत हिस्सा

पी1 – कार्गो किस्म 1 की दुलाई करने वाले पोत की प्रहस्तन दर

एस2 - कार्गो किस्म 2 की क्षमता का प्रतिशत हिस्सा

पी2 - कार्गो किस्म 2 की दुलाई करने वाले पोत की प्रहस्तन दर

एस1, पी1, एस2, पी2 इत्यादि किसी पत्तन विशेष पर की बर्थ पर प्रहस्तित होने वाले कार्गो की विभिन्न किस्मों पर निर्भर करते हैं।

वर्तमान प्रस्ताव में, पैनामैक्स पोत और हैंडीमैक्स पोतों का हिस्सा मौजूदा प्रवृत्ति के आधार पर, क्रमशः 80% और 20% पर सुविचार किया गया है।

उक्त सूत्र के अनुसार नई बर्थ की इष्टतम क्षमता (जहां केवल कोयला प्रहस्त होगा) इस प्रकार निकलती है:

$365 \times 0.7 \times 20,000 \approx 5.11$ एमटीपीए मान लो 5.00 एमटीपीए

इसलिए, टर्मिनल की इष्टतम क्षमता 3.5 एमटीपीए (दोनों में से कम वाली) है।

अतः टर्मिनल की इष्टतम क्षमता 3.5 एमटीपीए पर सुविचार किया गया है।

(xvii) पूंजीगत लागत

परियोजना का कुल पूंजीगत लागत 331.94 करोड़ रु. आकलित की गई हैं। संक्षिप्त ब्यौरा इस प्रकार है:

सं.	विवरण	राशि (करोड़ रु. में)
क. सिविल लागत		
1	लोडरों और अन्य मशीनों को सज्जित करने के लिए वर्तमान बर्थ में आमूल-चूल परिवर्तन	2.54
2	कन्वेयर डांचे के लिए सिविल नींव	5.00
3	साईलो सिस्टम के लिए सिविल कार्य	5.00
4	तीव्र वैगन लदान प्रणाली के लिए नई रेलवे लाइने बिछाना	24.25
5	स्टैकर-सह-रीक्लेमर की वर्तमान ट्रैक लाइन का विस्तार	3.28
6	सहायक मार्ग	4.65
7	आरसीसी नाला	2.66
8	चार दीवारी	3.65
9	यार्ड का लेटराइट हार्ड स्टैंडिंग	8.10
10	विस्तृत डिजाइन तथा परियोजना पर्यवेक्षण लागत @ 2% पर	1.18
11	फुटकर व्यय @ 3%	1.77

12	सिविल कार्यों पर जीएसटी @ 18%	11.18
	जीएसटी सहित सिविल लागत (योग क)	73.26
ख. मकैनिकल उपस्कर लागत		
1	25 सीबीएम ग्रेव के साथ 1500 रेल लगी गंजी ग्रेन अनलोडर 13.687 मीटर के रेल स्पैन सहित	90.00
2	3000 टीपीएच क्षमता का कन्वेयर (लगभग 2200 एम) अंतरण बिंदुओं सहित	38.00
3	स्टैकर-सह-रीक्लेमर-स्टैकिंग 3000टीपीएच, रीक्लेमिंग 2000टीपीएच, बूम लंबाई 30एम सहित लॉग ट्रेवल रेल गेज -6एम	35.10
4	साइलो-रेपिड वैगन लदान स्थल के लिए 2000 एमटी	19.25
5	धूल दमन प्रणाली और अग्नि शमन सुविधाएं जलापूर्ति और वितरण सहित	6.90
6	इन-मोशन धर्मकांटा	0.86
7	बुल-डॉजर	4.00
8	विस्तृत डिजाइन तथा परियोजना पर्यवेक्षण लागत @ 2% पर	3.88
9	फुटकर व्यय @ 3%	5.82
10	मकैनिकल कार्यों पर जीएसटी @ 18% [पूरी आईटीएस मान ली गई है] *	0.00
	मकैनिकल कार्य (योग ख)	203.82
ग. विद्युत कार्य		
1	विद्युत आपूर्ति और वितरण प्रणाली, उपकेंद्र सहित	36.20
2	हाई-मास्ट लाइटिंग सहित प्रदीपन	1.00
3	विस्तृत डिजाइन तथा परियोजना पर्यवेक्षण लागत @ 2% पर	0.74
4	फुटकर व्यय @ 3%	1.12
5	विद्युत कार्यों पर जीएसटी @ 18% [पूरी आईटीसी मानी गई है] *	0.00
	विद्युत कार्य लागत (योग ग)	39.06
	योग (क+ख+ग)	316.13
घ. विविध लागते		
	सिविल और उपस्कर लागत का 5%	15.81
	कुल पूंजीगत लागत योग (क+ख+ग+घ)	331.94
ड. बर्थ किराया कार्यकलाप		0.00
	पूंजीगत लागत का कुल योग	331.94

* टिप्पणी: मकैनिकल/विद्युत लागतों पर प्रदत्त जीएसटी पर इनपुट टैक्स क्रेडिट का लाभ लिया जा सकता है। अतः कापैक्स के रूप में विचार में नहीं लिया गया और परिणामस्वरूप स्थायी आस्तियां।

(xviii) कुल प्रचालन लागत का परिकलन

करोड़ रु. में

क्र.सं.	विवरण	राशि
1.	किराया प्रभार	
	एक उच्च शक्ति लोकोमोटिव (इंधन रहित)	2.09430
	चार छोटे डॉजर (सब मिलकर)	1.94481
	एक एक्सकावेटर (सब मिलकर)	0.33293
	एक हाइड्रा (सब मिलकर)	0.17856
	दो 10 एमटी पेयलोडर- सड़क मार्ग निकासी के लिए (सब मिलकर)	2.96352

2.	विद्युत लागत 1.4 यूनिट प्रतिटन, प्रभावी लेवी 11.91 रु. प्रति किलो वाट/घंटा ऊर्जा प्रभार- 7.15 रु. प्रति किलो वाट/घंटा, मांग प्रभार 1600 केवीए के लिए 384.00 रु. प्रति केवीए सरकारी कर- 17.5%, लाइन क्षति-2.6%, केओपीटी के ऊपरी प्रभार -19.25%]	5.90
3.	ईंधन लागत	
	लोकोमोटिव 32 लीटर प्रति घंटा x 1788 घंटा प्रति वर्ष	0.38
	बुल डोजर (12 लीटर प्रति घंटा x 66.00 प्रति लीटर 2पाली प्रति दिन के हिसाब से 300 दिन)	0.38
4.	मरम्मत और अनुरक्षण	
	सिविल आस्तियां (सिविल कार्यों का 1%)	0.77
	मकैनिकल और विद्युत उपस्कर स्पेयर सहित (उपस्कर लागत का 7%)	17.85
5.	बीमा (सकल स्थायी आस्तियां का 1%)	3.32
6.	मूल्यहास	
	सिविल कार्य @ 3.17%	2.44
	मकैनिकल कार्य @ 6.33%	13.55
	विद्युत कार्य @ 9.5%	3.90
7.	लाइसेंस शुल्क [146984 वर्ग मीटर @ 27.346 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह]	4.82
8.	अन्य व्यय वेतन और ऊपरी व्यय (आस्तियों के सकल मूल्य का 5%)	16.60
	कुल प्रचालन लागत	77.41

(xix) **वार्षिक राजस्व अपेक्षा का परिकलन**

प्राधिकरण के दिशानिर्देश के अनुसार, वार्षिक राजस्व अपेक्षा प्रचालन लागत और नियोजित पूंजी पर @ 16% प्रतिफल का योग होता है। निम्नलिखित सारणी परिकलन दर्शाती है।

(क) **कार्यों प्रहस्तन कार्यकलापों से राजस्व अपेक्षा**

(रु. करोड़ में)

आकलित राजस्व अपेक्षा	राशि
(क) प्रचालन लागत	77.41
(ख) नियोजित पूंजी पर @ 16% प्रतिफल	53.11
कुल राजस्व अपेक्षा (क) + (ख)	130.52

(ख) **वार्षिक राजस्व अपेक्षा (कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप का संविभाजन):**

प्राधिकरण दिशानिर्देश निर्धारित करते हैं कि कार्गो प्रहस्तन कार्यकलापों की वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) को तीन श्रेणियों में बांटा जाए अर्थात् कार्गो प्रहस्तन प्रभार, भंडारण प्रभार और विविध प्रभार को क्रमशः 98%, 1%, और 1% में। तदनुसार एआरआर का आगे और संविभाजन इस प्रकार किया जाता है:-

(रु. करोड़ में)

कार्यकलाप		राशि
(क) कार्गो प्रहस्तन प्रभार	98%	127.90
(ख) भंडारण प्रभार	1%	1.31
(ग) विविध प्रभार	1%	1.32
कुल राजस्व अपेक्षा (क) + (ख) + (ग)	100%	130.52

(xx) शुष्क बल्क कार्गो (कोयला, चूनापत्थर आदि) के लिए विदेशी और तटीय आवाजाही का हिस्सा क्रमशः 90% और 10% सुविचारित किया गया है। तदनुसार, प्रस्तावित परियोजना सुविधाओं पर प्रहस्तित की जाने वाली कार्गो की इष्टतम क्षमता और वार्षिक राजस्व अपेक्षा के आधार पर केओपीटी ने प्रस्तावित प्रशुल्क का परिकलन किया है।

3.4. केओपीटी ने निम्नलिखित का अनुमोदन चाहा है:

(i) कार्गो प्रहस्तन प्रभार

क्र. सं.	वस्तु	यूनिट दर रु. में प्रति मीट्रिक टन या उसका एक भाग	
		विदेशी	तटीय
1	सभी प्रकार का कोयला/कोक, चूनापत्थर और अन्य शुष्क बल्क कार्गो (ताप कोयला, लौह अयस्क व लौह अयस्क गुट्टिकाएं छोड़कर)	376.65	225.99
2	ताप कोयला, लौह इस्पात तथा लौह इस्पात गुट्टिकाएं	376.65	376.65

(ii) भंडारण प्रभार

भंडारण प्रभारों के लिए वार्षिक राजस्व 1.31 करोड़ रु. है। यह प्रत्याशा की जाती है कि 10 दिन की निःशुल्क अवधि के पश्चात् 35% कार्गो का भंडार किया जा सकता है। तदनुसार निःशुल्क अवधि के पश्चात् स्टैक यार्ड में कार्गो के भंडारण के लिए भंडारण प्रभारों की गणना इस प्रकार है:-

भंडारण प्रभार के परिकलन की गणना (बर्थ संख्या 3)						
क्र. सं.	विवरण	निशुल्क दिवस	प्रथम स्लैब	द्वितीय स्लैब	तृतीय स्लैब	योग
1	इष्टतम क्षमता	35,38,080				
2	प्रत्येक स्लैब में दिन	10	5	5	0	
3	प्रत्येक स्लैब में कार्गो का %	40%	40%	20%	0%	100%
4	प्रत्येक स्लैब में मात्रा	1415232	1415232	707616	0	3838080
5	दिया गया भार		1.00	1.50	2.00	
6	प्रत्येक स्लैब में लिया गया 50%औसत समय		3538080	8845200	0	12383280
7	प्रत्येक स्लैब में भारित मात्रा (प्रत्येक स्लैब में लिया गया 50%औसत समय)		3538080	13267800	0	16805880
8	राजस्व अपेक्षा					13051143
9	प्रत्येक स्लैब का प्रशुल्क		0.78	1.17	1.56	

अतः निशुल्क अवधि से इतर स्टैक यार्ड में भंडारित कार्गो के लिए प्रस्तावित भंडारण प्रभार निम्नवत् हैं:-

विवरण	दर रु. में प्रति एमटी प्रति दिन या उसका एक भाग
निशुल्क अवधि	10 दिन
निशुल्क अवधि के पश्चात् प्रथम 5 दिन तक	0.78
निशुल्क अवधि के पश्चात् 6 से 10 दिन तक	1.17
11वें दिन से आगे	1.56

(iii) **विविध प्रभार**

केओपीटी द्वारा विविध प्रभारों के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षा 1.31 करोड़ रु. है। सभी विविध सेवाओं के लिए मिश्रित प्रभार, 3.69 रु. प्रति टन प्रभारित करने का प्रस्ताव किया है।

क्र.सं.	विवरण	रु. करोड़ में
i.	राजस्व अपेक्षा (क)	1.31
ii.	टर्मिनल की क्षमता (लाख टन प्रति वर्ष) (ख)	3.50
	विविध प्रभार प्रति टन (क) / (ख)	3.69

3.5. **केओपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक इस प्रकार है:-**

- ये प्रतिमान विभिन्न किस्म के कार्गो के लिए टर्मिनल की उत्पादकता (सकल बर्थ उत्पादन) से संबंधित है।
- कोयला/कोक/चूनापत्थर/अन्य शुष्क बल्क कार्गो के मामले में टर्मिनल की सक्षमता (मशीनीकरण, प्रहस्तन विधि) और पार्सल का आकार सकल बर्थ उत्पादन निर्धारित करेगा। उच्च टर्मिनल सक्षमता और पार्सल का आकार बड़ा होने से उत्पादकता ऊंची होगी।
- सकल बर्थ उत्पादन का परिकलन एक महीने के दौरान जलयान से प्रहस्तित कुल कार्गो को जलयान द्वारा टर्मिनल पर बिताए गए कार्यकारी दिवसों से निकाला जायेगा।
- जलयानों के कार्यदिवसों की संख्या का निर्धारण करते समय, सभी जलयानों द्वारा उस माह में बिताये गए कुल घंटों में से प्रति जलयान 4 घंटे की बर्थ छूट को कुल घंटों में से घटा दिया जाता है और उसे 24 से भाग किया जाता है।
- कोयला/कोक/चूनापत्थर और अन्य शुष्क बल्क कार्गो के लिए बर्थ उत्पादन के मानक इस प्रकार हैं:
 - पानामैक्स पोतों के लिए सकल बर्थ उत्पादन – 20,000/दिन/बर्थ
 - हैंडीमैक्स पोतों के लिए सकल बर्थ उत्पादन – 20,000/दिन/बर्थ

3.6. केओपीटी ने 8 फरवरी, 2019 के अपने पत्र संख्या जीएम (इंजी)/1017/टीएमपी/264 के द्वारा बोर्ड के संकल्प की प्रति भेजी है जिसमें केओपीटी के संशोधित प्रस्ताव का अनुमोदक किया है।

4.1. केओपीटी द्वारा मई 2018 में दायर पहले के प्रस्ताव और जनवरी 2019 के प्रस्ताव की विशिष्ट भिन्नताओं को नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:-

क्र.सं.	मुख्य विशेषता	मई 2018 प्रस्ताव	जनवरी 2019 प्रस्ताव
1	पूँजीगत लागत (करोड़ रु. में)	323.44	331.94
2	भंडारण क्षेत्र (वर्ग मीटर में)	45000	54000
3	इष्टतम टर्मिनल क्षमता (एमटीपीएम)	3.276	3.530
4	निकासी	100% रेल मार्ग से	80% रेल से और 20% सड़क मार्ग में
5	कुल प्रचालन लागत (करोड़ रु. में)	66.36	77.41

6	कुल राजस्व अपेक्षा (करोड़ रु. में)	118.11	130.52
7	विदेशी कार्गो प्रहस्तन प्रभार (प्रति एमटी रु. में)	368.05	376.65
8	तटीय कार्गो प्रहस्तन प्रभार (प्रति एमटी रु. में)	220.83	225.99

4.2. केओपीटी के अनुसार, मई 2018 की तुलना में जनवरी 2019 के प्रस्ताव में परिवर्तन निम्नलिखित के कारण हुए हैं:

(i) संशोधित प्रस्ताव में पूंजीगत लागत आकलनों को निम्नलिखित के कारण परिवर्तित किया है:

(क) कुछेक उपस्करों की क्षमता परिवर्तित हो गई है।

(ख) जेटी में आमूल चूल परिवर्तन और यार्ड के विकास की लागत को आकलन में जोड़ा गया है।

(ग) कुछेक उपस्करों, जैसे लोकोमोटिव और फ्रंट एंड लोडर, पर किराया आधार पर विचार किया गया है न कि खरीदने पर क्योंकि उपस्कर का प्रयोग प्रचालन और अनुरक्षण अपेक्षानुसार ही किया जायेगा। सामान्यतः पत्तन प्रचालन के लिए लोकोमोटिव खरीदते हैं। तथापि, आजकल पत्तन उपस्कर को खरीदने और मानव शक्ति से बचने के लिए लोकोमोटिव किराये पर लेते हैं। यदि पीपीपी प्रचालक के स्वामित्व में उक्त उपस्कर है तो आकलनों में उपस्कर लागत और मानवशक्ति का आदर्श मूल्य जोड़ दिया जायेगा। अतः किराये के उपस्करों का आकलन अधिक यथार्थ है।

(ii) आईपीए ने उच्च क्षमता के फ्रंट एंड लोडर जैसे उपस्करों पर सुविचार नहीं किया है क्योंकि निकासी 100% रेल द्वारा की जानी प्रस्तावित थी। तथापि, सड़क मार्ग द्वारा निकासी के लिए उच्च क्षमता प्राप्त 2 नग फ्रंट एंड लोडर पर सुविचार किया गया है। इन उपस्करों को किराया आधार पर सुविचार में लिया गया है क्योंकि इन उपस्करों की प्रति दिन और 24 घंटे जरूरत नहीं पड़ेगी। अतः किराये से उपस्कर की बेकार खड़े रहने की लागत नहीं पड़ेगी। तथापि, सड़क मार्ग निकासी जैसी प्रचालन अपेक्षाओं और उन उपस्करों को अनुरक्षा अनिवार्य है। इन पर आईपीए द्वारा विचार नहीं किया गया है।

4.3. केओपीटी के 11 मई 2018 के पूर्व के प्रस्ताव की तुलना में 15 जनवरी 2019 के संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तावित प्रभारों का तुलनात्मक विवरण नीचे दिया जाता है:-

क्र. सं.	विवरण	15.01.2019 के संशोधित प्रस्ताव के अनुसार	11.05.2018 के पूर्व के प्रस्ताव के अनुसार
I	इष्टतम क्षमता		
(क)	इष्टतम क्वे क्षमता		
	पोतों की क्षमता का प्रतिशत हिस्सा		
	- पैनामैक्स पोत (एस1)	70%	70%
	- हैंडीमैक्स पोत (एस2)	30%	30%
	जलयान दिवस उत्पादन		
	- पैनामैक्स पोत (पी1)	20000	20000
	- हैंडीमैक्स पोत (पी2)	20000	20000
	इष्टतम क्वे क्षमता = $0.7*((एस1*पी1)+(एस2*पी2))*365$ (टनों में)	5110000	5110000
(ख)	इष्टतम यार्ड क्षमता		
	- प्रयोजनीय भंडारण के लिए पत्तन द्वारा उपलब्ध कराये गए यार्ड का क्षेत्रफल (वर्ग मीटर में)	54000	45000
(क)			
	- कुल यार्ड क्षेत्र का प्रतिशत जो स्टैकिंग के लिए प्रयोग किया जा सकेगा (यू)	100%	100%
	- प्रति वर्ग मीटर क्षेत्र में स्टैक की जा सकने वाली मात्रा (क्यू)	5.2	5.2
	- वर्ष में प्लाट का टर्नओवर अनुपात (टी)	18	20

क्र. सं.	विवरण	15.01.2019 के संशोधित प्रस्ताव के अनुसार	11.05.2018 के पूर्व के प्रस्ताव के अनुसार
	इष्टतम यार्ड क्षमता $(0.7 \times (क \times यू\% \times क्यू \times टन में))$ (टनों में)	3538080	3276000
	टर्मिनल और इष्टतम क्षमता (क) और (ख) से निम्न (टन में)	3538080	3276000
	टर्मिनल की इष्टतम क्षमता (मिलियन मीट्रिक टन प्रति वर्ष में)	3.538	3.276
II	पूँजीगत लागत		
क.	कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप	रु. करोड़ में	रु. करोड़ में
	(i) सिविल लागत		
	लोडरों और अन्य मशीनों को सज्जित करने के लिए वर्तमान बर्थ में आमूल-चूल परिवर्तन	2.54	0.00
	कन्वेयर डांचे के लिए सिविल नीत	5.00	0.00
	साईलो सिस्टम के लिए सिविल कार्य	5.00	2.00
	तीव्र वैगन लदान प्रणाली के लिए नई रेलवे लाइने बिछाना	24.25	23.40
	स्टैकर-सह-रीक्लेमर की वर्तमान ट्रैक लाइन का विस्तार	3.28	0.00
	सहायक मार्ग	4.65	9.72
	आरसीसी नाला	2.66	2.88
	चार दीवारी	3.65	1.62
	यार्ड का लेटराइट हार्ड स्टैंडिंग	8.10	
	4 अंतरण टावरों/ड्राइव हाउसों का निर्माण प्रति ड्राइव हाउस @ 0.25 करोड़ रु. दर से	0.00	1.00
	2 स्टैकर-सह-रीक्लेमर ट्रैक	0.00	3.76
	प्रशासन भवन, उप केंद्र, नियंत्रण कक्ष, वर्कशॉप, भंडार, कर्मचारी, विश्राम कक्ष, कैटीन आदि सहित भवन	0.00	6.50
	छलकन रोकने के लिए स्टैकर-सह-रीक्लेमर ट्रैक के किनारे के साथ-साथ 1.2 मीटर ऊंची आरसीसी कंक्रीट दीवार	0.00	1.25
	आरसीसी सैटिंग टंकी 2 मीटर गहरी व 50 वर्ग मीटर क्षेत्रफल	0.00	0.15
	विस्तृत डिजाइन तथा परियोजना पर्यवेक्षण लागत @ 2% पर	1.18	1.05
	फुटकर व्यय @ 3%	1.77	1.57
	सिविल कार्यों पर जीएसटी @ 18%	11.18	9.88
		73.26	64.77
	(ii) उपस्कर लागत		
	25 सीबीएम ग्रेव के साथ 1500 रेल लगी गंत्री ग्रेन अनलोडर 13.687 मीटर के रेल स्पैन सहित	90.00	80.00
	3000 टीपीएच क्षमता का कन्वेयर (लगभग 2200 एम) अंतरण बिंदुओं सहित।	38.00	32.58
	स्टैकर-सह-रीक्लेमर-स्टैकिंग 3000 टीपीएच, रीक्लेमिंग 2000 टीपीएच, ब्रूम लंबाई 30 एम सहित लॉग ट्रेवल रेल भेज -6एम	35.10	50.00
	साइलो-रेपिड वैगन लदान स्थल के लिए 2000 एमटी	19.25	16.00
	धूल दमन प्रणाली और अग्नि शमन सुविधाएं जलापूर्ति और वितरण सहित	6.90	12.00
	बेबी डॉजर (एफईएलएस)	0.86	1.20
	अन्य उपकेंद्र धर्म कांटा, वर्कशॉप सुविधा आदि	4.00	7.00
	विद्युत आपूर्ति और वितरण प्रणाली, उपकेंद्र सहित	36.20	12.00
	हार्ड-मास्ट लाइटिंग सहित प्रदीपन	1.00	0.90
	शंटिंग लोको		20.00

क्र. सं.	विवरण	15.01.2019 के संशोधित प्रस्ताव के अनुसार	11.05.2018 के पूर्व के प्रस्ताव के अनुसार
	विस्तृत डिजाइन तथा परियोजना पर्यवेक्षण लागत @ 2% पर	4.63	4.63
	फुटकर व्यय @ 3%	6.94	6.95
	कुल	242.88	243.26
	(iii) विविध		
	सिविल लागत और उपस्कर लागत पर 5%	15.81	15.40
	ग्रहस्तन कार्यकलाप के लिए कुल पूंजीगत लागत (i + ii + iii)	331.94	323.44
III	कार्गो ग्रहस्तन कार्यकलापों के लिए प्रचालन लागत	रु. करोड़ में	रु. करोड़ में
	(क) किराया प्रभार	7.51	0.00
	- 1 नग उच्च शक्ति विद्युत लोकोमोटिव (ईंधन के बिना) संशोधित प्रस्ताव- (17.45 लाख रु. प्रति माह x 12 माह)	2.09	0.00
	- 4 नग बेबी डॉजर संशोधित प्रस्ताव - (4 नग x 13230 रु. प्रति पाली x 368 पाली)	1.95	0.00
	- 1 नग एक्सकावेटर संशोधित प्रस्ताव - (1156 रु. प्रति घंटा.x 8 घंटे प्रति पाली x 360 शिफ्ट)	0.33	0.00
	- 1 नग हाइड्रा संशोधित प्रस्ताव - (.520 रु. प्रति घंटा x 360 दिन x 9.54 घंटे प्रति दिन)	0.18	0.00
	- 2 नग 10 एमटी पे लोडर सड़क मार्ग से निकासी के लिए संशोधित प्रस्ताव - (2 नग x 1715 रु. प्रति घंटा x 24 घंटा x 360 दिन)	2.96	0.00
	(ख) विद्युत लागत	5.90	3.88
	संशोधित प्रस्ताव (1.4 यूनिट/टन x 11.91 रु. यूनिटx 3.538 एमटीपीए) पूर्व का प्रस्ताव (1.4 यूनिट/टन x 8.47रु. यूनिटx 3.28 एमटीपीए)		
	(ग) ईंधन लागत	0.76	0.91
	- लोकोमोटिव संशोधित प्रस्ताव (32 लीटर प्रति घंटा x 66 रु. प्रति लीटर x 3.5 एमटीपीए x 0.80 / 3800 टन x 3 घंटे x 1.20) पूर्व का प्रस्ताव (30 लीटर प्रति घंटा x 68.63 रु. प्रति लीटर x 3.276 एमटीपीए /3800 टन x 2 घंटे x 1.20)	0.38	0.64
	- बुल डॉजर संशोधित प्रस्ताव (12 लीटर प्रति घंटा x 66रु. प्रति लीटर x 2 पाली प्रति दिन x 8 घंटे प्रति पाली x 300 दिन)	0.38	
	- बेबी डॉजर पूर्व प्रस्ताव (12लीटर प्रति घंटा x 3 डॉजर x 68.63 प्रति लीटर x 8 घंटे प्रति पोत x 138 पोत)		0.27
	(घ) मरम्मत और अनुरक्षण	18.62	18.56
	- सिविल परिसंपत्तियां (सिविल कार्य पर 1%)	0.77	0.68
	- मकैनिकल और विद्युतकीय उपस्कर स्पेयर सहित (उपस्कर लागत 7%)	17.85	17.88
	(ङ) बीमा (सकल स्थायी परिसंपत्तियों पर 1%)	3.32	3.23
	(च) मूल्यहास	19.88	18.78
	- सिविल कार्य @ 3.17%	2.44	2.16
	- मकैनिकल कार्य @ 6.33%	13.55	15.27
	- विद्युतकीय परिसंपत्तियां @ 9.5%	3.90	1.35

क्र. सं.	विवरण	15.01.2019 के संशोधित प्रस्ताव के अनुसार	11.05.2018 के पूर्व के प्रस्ताव के अनुसार
	(छ) वेतन और उपरिचय पर अन्य व्यय (परिसंपत्तियों के सकल मूल्य का 5%)	4.82	4.82
		16.60	16.17
	कुल प्रचालन लागत	77.41	66.36
IV	कार्गो प्रहस्तन कार्यकलापों के लिए आकलित राजस्व अपेक्षा तथा अपफ्रंट प्रशुल्क		
(i)	आकलित राजस्व अपेक्षा		
	(क) कुल प्रचालन लागत	77.41	66.36
	(ख) नियोजित पूंजी पर @ 16% प्रतिफल	53.11	51.75
	(ग) कार्गो प्रहस्तन कार्यकलापों से कुल राजस्व अपेक्षा	130.52	118.11
(ii)	राजस्व अपेक्षा का संविभाजन		
	(क) कार्गो प्रहस्तन प्रभार (एआरआर का 98%)	127.91	115.75
	(ख) भंडारण प्रभार (एआरआर का 1%)	1.31	1.18
	(ग) विविध प्रभार (एआरआर का 1%)	1.31	1.18
	(घ) कार्गो प्रहस्तन कार्यकलापों से कुल राजस्व अपेक्षा	130.52	118.11
(iii)	कार्गो प्रहस्तन प्रभार		
	(क) कार्गो प्रहस्तन प्रभार		
	- राजस्व अपेक्षा (रु. लाख में)	12791.20	11575.09
	- क्षमता (लाख टन प्रति वर्ष)	35.38	32.76
	- कार्गो प्रहस्तन की प्रति टन दर (विदेशी)	361.53	353.33
	- कार्गो प्रहस्तन की प्रति टन दर (विदेशी)	376.65	368.05
	- कार्गो प्रहस्तन की प्रति टन दर (तटीय)	225.99	220.83
	(ख) भंडारण प्रभार		
	- राजस्व अपेक्षा (रु. लाख में)	130.52	118.11
	- भंडारण प्रभार आकर्षण के लिए कार्गो का %	35%	25%
	- भंडारण प्रभार आकर्षण के लिए की क्षमता (टन में)	1238328	819000
	भंडारण प्रभार (निशुल्क अवधि से इतर)	दर प्रति टन प्रति दिन या उसका एक भाग	दर प्रति टन प्रति दिन या उसका एक भाग
	निशुल्क अवधि	10 दिन	10 दिन
	निशुल्क अवधि के पश्चात् प्रथम 5 दिन तक	0.78	1.59
	निशुल्क अवधि के पश्चात् 6 से 10 दिन तक	1.17	2.38
	11वें दिन से आगे	1.56	3.56
	(ग) विविध प्रभार		
	- राजस्व अपेक्षा (रु. लाख में)	130.52	118.11
	- क्षमता (लाख टन प्रति वर्ष)	35.38	32.76
	- विविध प्रभार (रु. प्रति टन)	3.69	3.61

5. 15 जनवरी, 2019 के संशोधित प्रस्ताव में 11 मई 2018 के पहले के प्रस्ताव में किये गए संशोधनों को ध्यान में रखकर, केओपीटी के 15 जनवरी, 2019 के संशोधित प्रस्ताव की एक प्रति हमारे 13 फरवरी, 2019 के पत्र के द्वारा संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों/प्रत्याशित बोली लगाने वालों को उनकी टिप्पणियां प्राप्त करने के लिए भेजी गई। स्टील अथार्टी ऑफ इंडिया लिमिटेड (एसएआईएल) को छोड़कर किसी प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठन/प्रत्याशित बोली लगाने वाले ने अपनी टिप्पणी नहीं भेजी। एसएआईएल की टिप्पणियों को फीडबैक सूचना के रूप में केओपीटी को भेजी गई। केओपीटी ने 6 मार्च 2019 के अपने ई-मेल के द्वारा उन पर अपना उत्तर दिया।

6. जैसा पहले बताया गया है हमने अपने 5 जून, 2018 के पत्र के द्वारा केओपीटी से मई 2018 के प्रस्ताव पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण मांगा था। केओपीटी ने 08 फरवरी 2019 के पत्र संख्या जीएम (इंजी)/2017/टीएएमपी/264 के द्वारा हमारे 5 जून 2018 के पत्र के द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण दिया। केओपीटी ने 15 जनवरी, 2019 के संशोधित प्रस्ताव को ध्यान में रखकर सूचना/स्पष्टीकरण दिया है। हमारे द्वारा 05 जून 2018 के पत्र द्वारा मांगी गई सूचना और उस पर केओपीटी के 08 फरवरी 2019 को दिये गए उत्तर को नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:-

क्र.सं.	प्राधिकरण द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	केओपीटी द्वारा दिया गया उत्तर
1	सामान्य:	
i)	केओपीटी के न्यासी मंडल का संदर्भाधीन प्रस्ताव के अनुमोदन का संकल्प केओपीटी प्रस्तुत करना है।	संशोधित प्रस्ताव अध्यक्ष, केओपीटी के अनुमोदन से प्रस्तुत किया गया है। तथापि, प्रस्ताव को न्यासी मंडल द्वारा 31.01.2019 को हुई बैठक में अभिपुष्टि की गई है। [केओपीटी ने बोर्ड संकल्प की प्रति प्रस्तुत की है।]
ii)	प्रस्तावित सुविधा पर कोयला/कोक, चूनापत्थर और अन्य समान शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन की संकल्पना की गई है। इस संबंध में, केओपीटी निम्नलिखित स्पष्ट/प्रस्तुत करे: (क) सुविधा पर प्रहस्तन के लिए संकल्पित प्रत्येक कार्गो मद का प्रतिशत हिस्सा। (ख) बहुउद्देशीय बर्थ के लिए निर्धारित दिशानिर्देशों के स्थान पर कोयला टर्मिनल पर लागू दिशानिर्देशों को अपनाने के कारण क्या हैं।	क) 80% कार्गो कोकिंग कोयला/गैर कोकिंग कोयला, 10% चूनापत्थर और अन्य फ्लक्स होगा तथा शेष 10% अन्य शुष्क बल्क कार्गो। ख) चूंकि यह बर्थ मुख्यतः कोयला प्रहस्त करेगी, कोयला टर्मिनल के दिशानिर्देश अपनाये गए हैं। इसके अतिरिक्त, चूनापत्थर और अन्य शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन की विधि और दरें लगभग कोकिंग कोयले के समान ही हैं।
iii)	कोयला कार्गो आयात की अनिश्चितता के आधार पर, केओपीटी ने चूनापत्थर, लौह अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकाओं जैसे शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन का प्रस्ताव कर ठीक ही किया है। जबकि, यह एक स्वागत योग्य कदम है, केओपीटी अन्य समान कार्गो पर भी विचार करे जिसे इसी चरण में सुविधा पर प्रहस्त किया जा सकता हो और बोली आमंत्रण से पूर्व अप्रेंट आधार पर संदर्भ प्रशुल्क की नियतन भी करा ले विशेषकर ऐसे परिदृश्य में जब आरंभिक वर्षों में सुविधा की क्षमता का न्यून उपयोग है। केओपीटी नोट करे कि 2008/2013 के दिशानिर्देश बोली पश्च अतिरिक्त कार्गो/सेवा के प्रशुल्क के नियतन या संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा और प्राधिकरण द्वारा हस्तक्षेप का उपबंध नहीं करते सिवा थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के अंतर्गत सूचकांक के।	यद्यपि यह बर्थ मुख्यतः कोयला प्रहस्त करेगी, फिर भी अन्य शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन की व्यवस्था भी की गई है और प्रहस्तन किये जाने वाले कार्गो का ब्यौरा ऊपर दिया गया है। पहले से उल्लिखित कार्गो को छोड़कर किसी अन्य समान कार्गो के प्रस्तावित सुविधा पर संभावित संदूषण की वजह से प्रहस्तन की संकल्पना नहीं की गई है।
iv)	यह स्मरण कराया जाता है कि केओपीटी ने “बाहरी टर्मिनल-1 की स्थापना की परियोजना के संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण का प्रस्ताव भी प्रस्तुत किया था। उस परियोजना में भी कोयला/कोक, ताप कोयला, लौह अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकाओं, चूना पत्थर और अन्य	ओटी-1 परियोजना को इस समय आस्थगित रखा गया है और बर्थ संख्या 3 के मशीनीकरण को पहले लिया जायेगा।

क्र.सं.	प्राधिकरण द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	केओपीटी द्वारा दिया गया उत्तर
	समान शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन की संकल्पना की गई थी। दो एक-समान परियोजनाओं को समान कार्गो प्रोफाइल और लगभग समान क्वे क्षमता के साथ संकल्पना करने के कारण स्पष्ट किये जाएं।	
v)	इसके अतिरिक्त, केओपीटी नोट करे कि “बाहरी टर्मिनल-1 की स्थापना”, परियोजना के संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए केओपीटी से उस प्रस्ताव के संबंध में 31 मई, 2018 के पत्र संख्या एडी/0038/पीपीपी/ओटी-1/VIII/1500 के द्वारा दी गई सूचना/स्पष्टीकरण को समान मुद्दों पर केओपीटी के विषयक प्रस्ताव केओपीटी का उत्तर समझा जा रहा है है इसलिए केओपीटी से दोबारा सूचना नहीं मांगी जा रही है।	31.05.2018 को केओपीटी द्वारा प्रस्तुत सूचना/स्पष्टीकरण नीचे दिये गए मुख्य बिंदुओं को छोड़कर समान ही है: क. बर्थ संख्या 3, उसके बैक-अप क्षेत्र और रेलवे यार्ड के साथ पहले से ही उपलब्ध है। ख. इस प्रकार पूंजी निवेश उस सीमा तक सीमित है। ग. ओटी-1 एक हरित क्षेत्र परियोजना है जिसमें बर्थ निर्माण किया जाना है जबकि बर्थ संख्या 3 कम उपयोगिता के साथ पहले से विद्यमान बर्थ है। घ. विद्यमान रेलवे यार्ड में फालतू क्षमता है।
2	इष्टतम क्षमता:	
i)	क्वे क्षमता: (क) पैनामैक्स पोतों और हैंडीमैक्स पोतों का 80:20 का प्रतिशत हिस्सा सुविचार में लेना इस बात को ध्यान में रखकर स्पष्ट किया जाये कि केओपीटी ने बाहरी टर्मिनल-1 की स्थापना”, परियोजना के संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए केओपीटी पूर्व पृष्ठ से पैनामैक्स और हैंडीमैक्स पोतों का प्रतिशत पिछले 5 वर्षों के आधार पर हिस्सा 70:30 रखा था। (ख) केओपीटी पुष्टि करे कि प्रस्तावित सुविधा को प्रचालक को सुविधा में उच्च क्षमता के रेल लगी गंत्री ग्रेव किस्म के अनलोडर तैनात नहीं करने दिया जायेंगे क्योंकि सुविधा पर 2000 टीपीएच क्षमता के रेल लगे गंत्री ग्रेव किस्म के अनलोडर तैनात किये जाने का प्रस्ताव है। (ग) केओपीटी यह भी पुष्टि करे कि सभी शुष्क बल्क कार्गो अर्थात् कोयला/कोक/चूनापत्थर और अन्य शुष्क बल्क कार्गो (ताप कोयला, लौह अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकायें) जिसकी सुविधा में प्रहस्त करने की संकल्पना की गई है, का 20000 टन प्रति दिन का उत्पादकता स्तर होगा।	2017-18 के दौरान, आयात कोयले के संबंध में 80% कार्गो पैनामैक्स पोतों (320 पोत) द्वारा ढुलाई किया गया था जबकि 20% हैंडीमैक्स पोतों (80 पोत) द्वारा। प्रतिशत हिस्सा इसी के हिसाब से विचार कर निकाला गया है। संशोधित प्रस्ताव में, गंत्री ग्रेव अनलोडर की क्षमता को घटाकर 1500 टीपीएच कर दिया गया है। यह पुष्टि की जाती है कि प्रस्तावित सुविधा के प्रचालक को सुविधा में उच्च क्षमता के रेल लगी गंत्री ग्रेव किस्म के अनलोडर तैनात नहीं करने दिये जायेंगे क्योंकि बर्थ में यह पहले से ही स्थापित हैं जहां पहिया भार 32 एमटी तक सीमित है। यह पुष्टि की जाती है कि कोयला और उसके रूप भेद जैसे कोक, ताप कोयला चूनापत्थर और लौह अयस्क फिन्स, जिनकी बर्थ संख्या 3 की प्रस्तावित सुविधा में प्रहस्तन की संकल्पना की गई है, 20,000 टीपीडी का समान उत्पादकता स्तर होगा।
	(घ) वर्ष 2016-17 के दौरान एचडीसी द्वारा प्राप्त कोकिंग कोल और गैर कोकिंग कोल के संबंध में वास्तविक उत्पादकता जिसके आधार पर एचडीसी ने संदर्भाधीन विषयक प्रस्ताव में 20,000 टन की उत्पादकता पर सुविचार किया है, ऐसा प्रतीत होता है कि एचडीसी की बर्थों में यह उत्पादकता चल हार्बर क्रेनों (एचएमसी) द्वारा प्राप्त की गई है। इस परिप्रेक्ष्य में, केओपीटी पुष्टि करे कि एचएमसी की तैनाती के आधार पर 20000 टन की उत्पादकता प्रस्तावित सुविधा में ग्रेव अनलोडर के तैनात किये जाने पर भी वैध होगी।	एचडीसी की एचएससी बर्थ में, शुष्क बल्क कार्गो का उत्पादकता स्तर, परम्परागत विधियों (डम्पर, पेलोडर, मिश्रण) द्वारा निकासी और 26000 एमटी के पोतों के औसत पार्सल आकार को देखते हुए 20000 एमटी प्रतिदिन की उत्पादकता नियत की गई है। बर्थ संख्या 3 में, यद्यपि कार्गो के हूक बिंदु से यार्ड को अंतरण में कोई समस्या नहीं संकल्पित की गई है जो एमएससी बर्थ में पोत प्रहस्तन के समान ही है, फिर भी, पोतों के औसत पार्सल भार की सीमाओं को ध्यान में रखकर, ग्रेव अनलोडर की प्रभावी उतराया क्षमता भारित क्षमता का 50% होगी। इस प्रकार, प्रत्येक ग्रेव अनलोडर प्रति दिन 10,000 एमटी प्रभावी उतराया कर सकता है और 2 ग्रेव अनलोडरों के साथ उत्पादकता 20000 एमटी प्रति दिन प्रस्तावित की गई है जो एमएससी बर्थ के समान ही है।
	(ii) ग्रेव अनलोडर की धारित क्षमता 2000 टीपीएच सूचित की गई है। 24 कार्य घंटे और 70% उपयोगिता	गंत्री ग्रेव अनलोडर की धारित क्षमता को संशोधित करके 1500 टीपीएच कर दिया गया है। 20000 टन प्रति दिन का उत्पादकता

क्र.सं.	प्राधिकरण द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	केओपीटी द्वारा दिया गया उत्तर
	पर सुविचार करते हुए, एक ग्रेब अनलोडर की उत्पादकता 33600 टन प्रति दिन निकलती है। इस पृष्ठ भूमि में ग्रेब लोडर की धारित क्षमता को ध्यान में रखते हुये 20000 टन प्रति दिन की उत्पादकता पर सुविचार करने का औचित्य बताया जाये।	लक्ष्य पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा निधारित किया गया है।
	(ii) चूंकि यार्ड क्षता एक बाधा है, यहां तक कि एक ग्रेब अनलोडर भी पूर्णतः उपयोग में नहीं लया जा सकेगा। इसलिए, दूसरे ग्रेब अनलोडर की तैनाती का औचित्य बताया जाये।	आकलन में 2 नग गंत्री ग्रेब अनलोडरों पर सुविचार किया गया है और क्षमता भी 2000 टीपीएच से घटाकर 1500 टीपीएच कर दी गई है। 24 कार्य घंटे और 70% उपयोगिता पर विचार करें तो एक ग्रेब अनलोडर की उत्पादकता 25,200 टन प्रति दिन निकलती है। हल्दिया गोदी परिसर पोत से आंशिक उतरे आयात कार्गो प्रहस्त करता है और उत्पादकता उन पत्तनों से कम निकलती है जो पूरे भरे पोत कार्गो प्रहस्त करते हैं। यह देखा जाता है कि 2018-19 के दौरान 2 नग 750 टीपीएच गंत्री ग्रेब अनलोडरों से बर्थ संख्या 4ए से प्राप्त उत्पादकता 18301 एमटी रही। अतः 1500 टीपीएच की संशोधित क्षमता के साथ 20000 टन प्रति दिन प्राप्त करने के लिए 2सरा अनलोडर उचित है।
ii)	यार्ड क्षमता: (क) केओपीटी ने प्रस्तावित सुवधा के लिए 146984 वर्ग मीटर भूमि हस्तांतरण करने का प्रस्ताव किया है। यांत्रिक कोयला टर्मिनलों के लिए निर्धारित यार्ड क्षमता के आकलन के मानक 50% के लगभग कुशल प्रदान करते हैं ताकि अनुषंगी सुविधाओं के लिए क्षेत्र को पूरा किया जा सके। ऐसा है तो 50% क्षेत्र स्टैकिंग के लिए भी अपेक्षित है। इस स्थिति के प्रति केओपीटी ने कार्गो स्टैकिंग प्रयोजन से यार्ड क्षमता परिकलन में भूमि के कुल क्षेत्र का मात्र 30% हिस्से पर ही सुविचार किया है यानी 45000 वर्ग मीटर केओपीटी स्टैकिंग के लिए सुविधा को आबटित कुल प्रस्तावित क्षेत्र में से 30% और शेष 70% अनुषंगी सुविधाओं के लिए सुविचार करने का औचित्य बताया।	1,46,984 वर्ग मीटर के कुल भू-क्षेत्र में से केवल 1,13,000 वर्ग मीटर स्टैक यार्ड के लिए रखा गया है। शेष क्षेत्र को साइलों, रेल लाइन और लेडिंग कन्वेयर के लिए चिह्नित किया गया है। संशोधित प्लॉट डायग्राम के अनुसार स्टॉकपाइल के लिए सुविचारित वास्तविक क्षेत्र 54,000 वर्ग मीटर है जो 1,13,000 वर्ग मीटर का लगभग 47% होता है। यह इस तथ्य के आधार पर है कि स्टैकयार्ड के लिए चिह्नित क्षेत्र आकार में विषम चतुर्भुज है जिसके एक ओर घंटी आकार का मुख है।
	ख) केओपीटी द्वारा प्रस्तुत गणना से, यह देखा जाता है कि यार्ड क्षमता और क्वे क्षमता में काफी बड़ा अंतर है। संयंत्र क्षमता यार्ड क्षमता से 56% अधिक है। चूंकि यार्ड क्षमता सीमित सूचित की गई है। यार्ड क्षमता और क्वे क्षमता के अंतर को कम करने के लिए यदि यार्ड क्षमता में सुधार नहीं लाया जा सकता तो, केओपीटी को उपस्कर और कन्वेयर प्रणाली का प्रोफाइल देखना होगा और कम क्षमता के प्रहस्तन उपस्कर और कन्वेयर प्रणाली को तलाश करना होगा।	टर्मिनल क्षमता की सीमाएं यार्ड क्षमता के सीमित होने का कारण उपलब्ध यार्ड क्षेत्र का सीमित होना है। फिर भी, यार्ड क्षमता को दक्षिणी प्लॉट में उपलब्ध स्थान पर सुविचार के पश्चात् संशोधित किया गया है। यथा नियोजित उपस्कर क्षमताओं का प्रस्ताव 2000 टीपीडी की न्यूनतम गारंटीड उतरायी सुनिश्चित करने के लिए है और उपस्कर की क्षमता को कम करने का अर्थ पोत को तीव्रता से प्रहस्तन करने में गंभीर बाधा आ जायेगी जो मशीनीकरण का एक उद्देश्य है।
3	पूँजीगत लागत:	
	(i) कार्गो प्रहस्तन कार्य और बर्थिंग कार्य के पूँजीगत लागत आकलन में सिविल लागत और यांत्रिक लागत के @ 3% आकस्मिक व्यय; परियोजना पर्यवेक्षण @ 2% सिविल कार्यों पर जीएसटी @ 18% पर सुविचार करने का आधार प्रस्तुत करें।	आरंभिक व्यय, निविदाकरण, विविध कार्यों और परियोजना प्रबंधन परामर्शदायी सेवाओं आदि को पूरा करने के लिए फुटकर और परियोजना पर्यवेक्षण के आकलन के लिए क्रमशः 3% और 2% पर सुविचार करना एक सामान्य प्रथा है। जैसा कि पूँजीगत लागतों के आकलन के नीचे टिप्पणी में दिया गया है, यांत्रिक और विद्युतकीय लागतों पर प्रदत्त जीएसटी निवेश कर क्रेडिट पाया जा सकता है। अतः इसे पूँजीगत व्यय नहीं समझा गया और

क्र.सं.	प्राधिकरण द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	केओपीटी द्वारा दिया गया उत्तर
		परिणामस्वरूप स्थायी आस्ति समझा गया है। तथापि, निवेश कर क्रेडिट सिविल आस्तियों के लिए उपलब्ध नहीं है अतः उसे पूंजीगत व्यय समझा जाता है।
	(ii) केओपीटी सिविल कार्य की प्रत्येक मद की प्रमात्रा का आधार बतायें और प्रत्येक कार्य, अर्थात् प्रहस्त कार्य, बर्थिंग कार्य और भंडारण कार्य के अंतर्गत सिविल पूंजीगत लागत के अंतर्गत सिविल पूंजीगत लागत के आकलन के लिये उसके द्वारा सुविचारित आधार दर के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करें।	सिविल कार्य का आकलन निर्माता से प्राप्त बजटीय प्रस्ताव और एचडीसी की वर्तमान संविदा दर के आधार पर तैयार किया गया है।
	iii) केओपीटी प्रत्येक उपस्कर अर्थात् रेल लगे गंत्री ग्रेव अनलोडर, उत्थान कन्वेयर प्रणाली (सी1, सी2, व सी4), भूतल स्तरीय कन्वेयर प्रणाली, स्टैकर-सह-रीक्लेमर, शटिंग लोको, फ्रंट एंड लोड (छोटे डाज़र), वैगन लदान साइलो और इन मोशन रेल धर्म कांटा की लागत के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करें। प्रत्येक उपस्कर की लागत निकालने की गणना भी, जैसी आकलनों में सुविचारित की गयी है, प्रस्तुत करें।	उपस्कर का लागत आकलन निर्माता के बजटीय प्रस्ताव के आधार पर तैयार किया गया है। केओपीटी द्वारा दस्तावेजी साक्ष्य दिये गए हैं।
	(iv) वर्कशॉप, धूल दमन, जलापूर्ति और बिजली संबंधी कार्यों के लिए एक मुश्त राशि का आकलनों में सुविचारित लागतों का औचित्य बताते हुए आधार प्रस्तुत करें।	उपस्कर का लागत आकलन निर्माता के बजटीय प्रस्ताव के आधार पर तैयार किया गया है। केओपीटी द्वारा दस्तावेजी साक्ष्य दिये गए हैं।
	(v) केओपीटी सिविल पूंजीगत लागत के साथ-साथ प्रत्येक कार्यकलाप जैसे प्रहस्तन कार्य बर्थिंग कार्य, भंडार प्रभार के लिए सुविचारित प्रत्येक उपस्कर की लागत आकलित करने के लिए उसके द्वारा सुविचारित आधार दर तथा प्रचलित वर्तमान बाजार मूल्य की पुष्टि करें।	संशोधित आकलन में सुविचारित आधार पर एचडीसी में उपलब्ध मौजूदा बाजार भाव के अनुसार है।
	(vi) कोयला टर्मिनलों के लिए अप फ्रंट दिशानिर्देश पूंजीगत लागत आकलन के अंतर्गत अन्य बातों के साथ-साथ कन्वेयर गैलरी और मार्शलिंग यार्ड की लागतों को भी शामिल करते हैं। इन सिविल कार्यों की लागत पर सुविचार न करने के कारण बताये जाएं।	कन्वेयर गैलरी और मार्शलिंग यार्ड का लागत आकलन संशोधित प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत संशोधित आकलन में जोड़ा गया है। कन्वेयर प्रणाली की पूंजीगत लागत को प्रशुल्क प्रस्ताव में यांत्रिक कार्यों में सुविचार में लिया गया है। शॉटिंग लोको (किराये पर) के साथ तीव्र वैगन लदान प्रणाली भी यांत्रिक कार्यों में जोड़ी गई है।
4	प्रचालन लागत:	
	(i) बेबी डॉज़र के संबंध में प्रति पोत प्रति डॉज़र 8 घंटा प्रचालन के लिए ईंधन की लागत के सुविचार का आकार स्पष्ट करें।	ग्रेव बाइट के लिए कार्गो की पूलिंग के लिए बेबी डॉज़र 6 घंटे प्रति पोत की औसत पर कार्य करेंगे। निष्क्रिय प्रचालन और आवाजाही के लिए 2 घंटे दिये गए हैं। कार्य के वास्तविक घंटे प्रतिलोडर/डॉज़र 8 घंटों पर ही विचार किया गया है।
	ii) लोको की ईंधन लागत के परिकलन के संबंध में केओपीटी निम्न को स्पष्ट/प्रस्तुत करें।	
	(क) 30 लीटर प्रति घंटा की ईंधन खपत का आधार।	एचडीसी पर किराये के लोको में ईंधन की वर्तमान खपत के अनुसार 40 लीटर प्रतिघंटा की ईंधन खपत पर सुविचार किया गया है। (प्रस्ताव में, केओपीटी ने 30 लीटर प्रति घंटा ईंधन खपत पर सुविचार किया है।)
	(ख) 1 रेक में 3800 टन की दुलाई क्षमता का आधार।	एक मानक रेलवे रेक में 58 या 60 वैगन होते हैं जिनकी दुलाई क्षमता 64 टन प्रति वैगन होती है। 58 वैगन रेक 3712 टन और 60 वैगन रेक 3840 टन दुलाई कर सकती है। रेलवे रेकों के

क्र.सं.	प्राधिकरण द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	केओपीटी द्वारा दिया गया उत्तर
		मिश्रण के कारण, जो पत्तन में आ सकती हैं, प्रति रेक क्षमता 3800 टन को सुविचार में लिया गया है।
	(iii) इसे 100% कार्गो की रेल द्वारा निकासी का प्रस्ताव था। प्रस्ताव में बताया गया है कि पर्यावरणीय प्रदूषण से बचने के लिए लिए लारी लदान की अनुमति नहीं दी जायेगी। तथापि, पत्तन द्वारा प्रस्तुत में लोकों की ईंधन लागत के आकलन में 80% कार्गो रेल द्वारा यदि 100% कार्गो रेल द्वारा ही ढुलाई किया जाना है तो लोको के प्रचालन की ईंधन लागत की समीक्षा की जाती होगी।	संशोधित प्रस्ताव में 80% कार्गो की रेल द्वारा निकासी पर सुविचार किया गया है और 20% सड़क मार्ग द्वारा। तदनुसार ईंधन लागत पर सुविचार किया गया है।
5	वार्षिक राजस्व अपेक्षा और प्रहस्तन दर:	
	जहां तक प्रस्तावित भंडारण प्रभारों, ठहराव समय और प्रभार्य स्लैब अवधि का संबंध है, केओपीटी के ध्यान में यह लाया जाता है कि कुछ परियोजनाएं जिनके प्रशुल्क महापत्तन न्यास दिशानिर्देश 2008 के अंतर्गत निर्धारित किये गए थे उच्च भंडारण प्रभारों से संबंधित समस्याओं कुछेक प्रचालकों ने यह सूचित किया है कि ऊंचे भंडारण प्रभारों के कारण वे ऐसी स्थिति में नहीं हैं कि वे यातायात को अपने पत्तन की ओर आकर्षित कर सकें और कार्गो निकट के गैर महापत्तनों और निजी पत्तनों की ओर मोड़ दिया जाता है जो और अधिक निशुल्क ड्वेल समय और कम भंडारण प्रभार लेते हैं। जैसा ऊपर बताया गया है, 2008 दिशानिर्देश बोली पश्च परिदृश्य में निशुल्क अवधि और भंडारण प्रभार सहित किसी भी प्रशुल्क के आशोधन की व्यवस्था नहीं करते हैं, निशुल्क ड्वेल समय और भंडारण प्रभारों को तैयार करते समय केओपीटी उक्त स्थिति को ध्यान में रखे।	भंडारण प्रभार 2008 दिशानिर्देश के अनुसार परिकलित किये गए हैं। भंडारण प्रभार 10 दिन के निशुल्क समय के पश्चात् पहले स्लैब के लिए 0.78 रु./एमटी , 15 दिन के पश्चात् दूसरे स्लैब के लिए 1.14 रु./एमटी और 3सरे स्लैब (20 दिन) के पश्चात् 1.55 रु./एमटी निकलते हैं। पूर्व के प्रस्ताव में यह पहले स्लैब के लिए 1.59 फ./एमटी, 2सरे स्लैब के लिए 2.38रु./एमटी और 3सरे स्लैब (20 दिन) के लिए 3.57 रु./एमटी थे। इस संबंध में प्राधिकरण की अभियुक्ति के पश्चात् भंडारण प्रभारों को संशोधित कर दिया गया है।
6	दरमान:	
	यह सुविचार करते हुए कि प्रस्तावित सुविधा पर बर्थ किराया प्रभार केओपीटी द्वारा उगाहे जायेंगे, प्रस्तावित दरमानों में "1.3 की टिप्पणियां" के नीचे "बर्थ किराया संबंधी टिप्पणी की तार्किकता की समीक्षा करनी होगी।	एचडीसी द्वारा निर्मित वर्तमान बर्थ पर उपस्कर स्थापित किये जायेंगे। बर्थ के सामने एचडीसी द्वारा कर्षण किया जायेगा। तथापि, प्रचालक द्वारा वर्तमान जेटी की हल्की मरम्मत लागत (2.54 करोड़ रु. + जीएसटी) पर सुविचार किया है क्योंकि प्रचालक द्वारा स्थापित किये जाने वाले उपस्करों की मरम्मत अनिवार्य है। बर्थ के सामने एचडीसी द्वारा कर्षण किया जायेगा। तदनुसार एचडीसी, केओपीटी बर्थ किराया प्रभार वसूल करेंगे। [केओपीटी द्वारा प्रस्तुत उत्तर हमारे द्वारा मांगे गए स्पष्टीकरण के संगत नहीं है।]

7.1. 11 मई, 2018 के केओपीटी के पहले के प्रस्ताव के साथ 15 जनवरी, 2019 के संशोधित प्रस्ताव में संशोधनों को ध्यान में रखकर 15 जनवरी 2019 के संशोधित प्रस्ताव पर केओपीटी परिसर में 19 जनवरी 2019 को संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई। संयुक्त सुनवाई में केओपीटी ने अपने प्रस्ताव का संक्षिप्त पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया। केओपीटी और प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों ने अपने-अपने निवेदन रखे।

7.2. संयुक्त सुनवाई में, टीएमआईएलएल को 10 दिन के भीतर संशोधित प्रस्ताव पर अपनी लिखित दलीले भेजने और उसकी प्रति केओपीटी को भी का अनुरोध किया गया। फिर भी, 07 मार्च, 2019 के अनुस्मारक के बावजूद मामले को अंतिम रूप दिये जाने तक भी टीएमआईएलएल ने उत्तर नहीं दिया है।

8. इस मामले के विचार विमर्श से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय में उपलब्ध है। प्राप्त टिप्पणियों का उद्धरण और उस पर संबंधित पक्षों की दलीलों को अलग से संबंधित पार्टियों को भेजा जायेगा। इन विवरणों को हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराया जायेगा।

9. केओपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभर कर सामने आती है:-

- (i) कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) के बड़े पृष्ठ प्रदेश में औद्योगिक, वाणिज्यिक और विकास के कारण आई ईंधन/कच्चे माल में परिणामी वृद्धि को देखते हुए केओपीटी ने यातायात की बढ़ नहीं मांगों को पूरा करने के लिए केओपीटी के हल्दिया गोदी परिसर (एचडीसी) की बर्थ संख्या 3 के मशीनीकरण की संकल्पना की है। तदनुसार, केओपीटी अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के सिद्धांतों के अनुरूप हल्दिया डॉक परिसर (एचडीसी) में तीस वर्ष की रियायत अवधि के लिए डिजाइन, निर्माण, वित्तपोषण, प्रचालन, हस्तांतरण (डीवीएफओटी) आधार पर बर्थ संख्या 3 के मशीनीकरण के संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के प्रस्ताव के साथ आया। कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) के प्रस्ताव को पत्तन के न्यासी मंडल का अनुमोदन प्राप्त है।
- (ii) प्रस्तावित टर्मिनल पर थर्मल कोक सहित मुख्यतः सभी प्रकार का आयातित कोयला/कोक के प्रहस्तन की संकल्पना की गई है। तथापि कोयला आयात में अनिश्चिताओं सुविधा के इष्टतम उपयोग और टर्मिनल प्रचालक को शिथिलता पदान करने को ध्यान में रखकर केओपीटी ने सुविधा पर चूनापत्थर, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं और अन्य शुष्क बल्क कार्गो का प्रहस्तन का प्रस्ताव भी किया है। केओपीटी ने संकेत दिया है कि प्रस्तावित बर्थ पर प्रहस्तित किया जाने वाला 80% कार्गो कोकिंग कोल/गैर-कोकिंग कोल होगा, 10% कार्गो चूनापत्थर और अन्य फलक्स तथा शेष 10% अन्य शुष्क बल्क कार्गो की संकल्पना की गयी है। केओपीटी ने पुष्टि की है कि चूनापत्थर और अन्य शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन की विधि और दर लगभग कोकिंग कोयले के समान ही है।

इस संबंध में यहां उल्लेख करना समीचीन होगा कि एक बार इस प्राधिकरण द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 या संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 का अनुसरण करते हुए कार्गो मर्दों के एक सैट के लिए अपफ्रंट/ संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित कर दिये जाते हैं, तो उक्त दिशानिर्देशों में बोली पश्च अतिरिक्त कार्गो/सेवा के प्रशुल्क के नियतन या संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा और प्राधिकरण द्वारा हस्तक्षेप का उपबंध नहीं करते सिवा थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के अंतर्गत वार्षिक सूचकांकन के। ऐसे परिदृश्य में कोयला कार्गो के आयात की अनिश्चितता के आधार पर पत्तन द्वारा चूनापत्थर, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं और अन्य शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन का प्रस्ताव की संकल्पना एक स्वागत योग्य कदम है। यह भी कि परादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) में पूर्वोदाहरण उपलब्ध है कि परादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) कुशलता लाने और अपनी सुविधाओं का इष्टतम उपयोग सुनिश्चित करने के उद्देश्य से, अपने लौह अयस्क प्रहस्तन संयंत्र (आईओएचपी) में कभी-कभी ताप कोयले का भी प्रहस्तन करता है और अपने यांत्रिक कोयला प्रहस्तन संयंत्र (एनसीएचपी) में लौह अयस्क पैलेट्स/लौह अयस्क फिन्स/ अन्य शुष्क बल्क कार्गो भी प्रहस्त करता है।

इस प्रकार, संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण चरण में ही और बोलियां आमंत्रित करने से पूर्व कोयला/कोक प्रहस्तन के अतिरिक्त प्रस्तावित सुविधा पर अन्य समान कार्गो के प्रहस्तन पर विचार करने का केओपीटी का निर्णय विश्वसनीय है।

- (iii) केओपीटी ने अपना प्रस्ताव मई, 2018 में दायर किया कोलकाता पत्तन न्यास ने आरंभ में मई, 2018 में प्रस्ताव दायर किया था। उक्त प्रस्ताव को हितधारकों के साथ परामर्श के लिए लिया गया था। प्रस्ताव पर संयुक्त सुनवाई 07 जून, 2018 को आयोजित की गई थी। बोली लगाने वालों और अन्य प्रयोक्ता संगठनों से संयुक्त सुनवाई के दौरान प्राप्त फीडबैक के आधार पर प्रस्तावित भंडारण अनुसूची के संदर्भ में केओपीटी को अपने प्रस्ताव की समीक्षा करने के अनुरोध किया गया था। अनेकों अनुस्मारकों और आदेश में पहले दिये गये कारणों के लिये केओपीटी ने जनवरी 2019 में अपना संशोधित प्रस्ताव दायर किया। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण केओपीटी ने 8 फरवरी 2019 को दिया। केओपीटी द्वारा दी गयी सूचना/स्पष्टीकरण के साथ केओपीटी के प्रस्ताव को विप्लेषण में विचारार्थ लिया गया है।
- (iv) जैसा पहले बताया गया है कि प्रस्तावित सुविधा पर मुख्यतः कोयला/कोक का (80%) प्रहस्तन होगा और सुविधा पर प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित अन्य कार्गो का प्रहस्तन 20% होगा। अतः प्रस्तावित सुविधा पर प्रहस्तित किये जाने वाले कार्गो के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु केओपीटी ने कोयला टर्मिनल के लिए यथा लागू अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों को अपनाया है। बहुप्रयोजनीय कार्गो बर्थ में शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन की संकल्पना की जाती है और कि, प्रस्तावित यांत्रिक बर्थ सुविधा में शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन की योजना है। इसलिए, पत्तन ने बहुप्रयोजनीय कार्गो बर्थ के संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों को अंगीकार करने के स्थान पर प्रस्तावित सुविधा पर कोयला टर्मिनल पर यथा लागू अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों को अपनाये जाने की पत्तन की पद्धति उपयुक्त पायी जाती है।

(v) इष्टतम घाट क्षमता:(क) इष्टतम घाट क्षमता:

- (i) केओपीटी के प्रस्ताव में प्रस्तावित सुविधा में या रेल लगी गंत्री ग्रेब अनलोडर की तैनाती के साथ पैनामैक्स और हैंडीमैक्स पोतों के प्रहस्तन की संकल्पना की गई है। अन्य बर्थों पर एचएमसी के साथ पिछले वर्षों के दौरान प्राप्त औसत उत्पादकता के आधार पर, केओपीटी ने पैनामैक्स और हैंडीमैक्स पोतों के संबंध में प्रति दिन 20000 टन की समान उत्पादकता को सुविचार में लिया है।

अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित दिशानिर्देश 2008 कोयला टर्मिनलों के पैनामैक्स पोत के संबंध में 35000 टन प्रति दिन और हैंडीमैक्स पोत के संबंध में 15000 टन प्रति दिन की उतरायी के प्रतिमान निर्धारित हैं। यद्यपि दिशानिर्देश पैनामैक्स पोत और हैंडीमैक्स पोत के लिए भिन्न उत्पादकता स्तर का निर्धारण करते हैं, केओपीटी ने पैनामैक्स और हैंडीमैक्स दोनों के लिए ही एक समान 20000 टन प्रति दिन की प्रहस्तन दर पर सुविचार किया है। एचडीसी पर लॉक गेट और ड्राफ्ट संबंधी बाधाओं को ध्यान में रखते हुए और कि एचडीसी आंशिक रूप से लदे पोतों के साथ आने वाले पोतों का सैकंड काल पत्तन है और इसलिए पैनामैक्स और हैंडीमैक्स पोत समान्यतः बाटम कार्गो के साथ आते हैं। इस स्थिति को देखते हुए, कोयले की एचडीसी बर्थों एमएचसी बर्थों पर पैनामैक्स और हैंडीमैक्स पोतों दोनों के लिए ही वास्तविक औसत उत्पादकता समान सूचित की गई है।

केओपीटी ने पुष्टि की है कि कोयला और उसके प्रकार तथा अन्य सभी शुष्क बल्क कार्गो, जिनके बर्थ संख्या 3 में प्रस्तावित सुविधा पर प्रहस्तन करने की संकल्पना है, 20000 टन प्रति दिन का उत्पादकता स्तर है।

हैंडीमैक्स और पैनामैक्स दोनों पोतों के लिए 20000 टन प्रति दिन की उत्पादकता को ध्यान में रखते हुए कि केओपीटी द्वारा यथा सुविचारित, पिछले वास्तविकों पर आधारित है, यह प्राधिकरण हैंडीमैक्स और पैनामैक्स दोनों पोतों के लिए 20000 टन प्रति दिन की उत्पादकता को सुविचार में लेने को प्रवृत्त है।

यह उल्लेखनीय है कि केओपीटी की असाधारण स्थिति (कम ड्राफ्ट की) को मान्य करते हुए, इस प्राधिकरण ने, पूर्व में भी, केओपीटी के अप फ्रंट/संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करते समय, एमएचसी के 10000 एमटी प्रति दिन के कम उत्पादकता स्तर पर विचार किया है। प्रस्तावित सुविधा पर 2 नग रेल लगी गंत्री ग्रेब अनलोडर की तैनाती को ध्यान में रखकर 20000 एमटी प्रति दिन की उत्पादकता को विचार में लेना सही प्रतीत होता है।

- (ii) वर्ष 2017-18 के दौरान पैनामैक्स और हैंडीमैक्स पोतों के वास्तविक अनुपात के आधार पर केओपीटी द्वारा पैनामैक्स और हैंडीमैक्स पोतों के लिए 80:20 के अनुपात पर सुविचार किया गया है।
- (iii) पैनामैक्स और हैंडीमैक्स पोत दोनों के लिए 20000 टन प्रति दिन की जहाज दिवस उत्पादकता को 70% उपयोगिता पर लिया गया है, प्रस्तावित सुविधा की इष्टतम घाट क्षमता 5.11 मिलियन टन प्रति वर्ष निकलती है, जैसा पत्तन ने आकलन किया है।

(ख) इष्टतम यार्ड क्षमता:

- (i) अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश अनुबद्ध करते हैं कि यार्ड क्षमता का निर्धारण विकास के लिए पत्तन द्वारा उपलब्ध कराये गए यार्ड के क्षेत्र द्वारा किया जाना होता है। अपने प्रस्ताव में पत्तन ने प्रस्तावित वीओटी प्रचालक को 146984 वर्ग मीटर भूमि का क्षेत्र आबंटन की संकल्पना की है। इस क्षेत्र में से 54000 वर्ग मीटर भूमि भंडारण के लिए अंकित की गई है और भूमि साइलो, रेल लाइन और लदान कन्वेयर्स के लिए उपयोग में लायी जायेगी। इसके अतिरिक्त, केओपीटी ने सूचित किया गया कि स्टैकयार्ड के लिए चिह्नित क्षेत्र आकार में विषय चतुर्भुज की तरह और एक ओर से घंटे के समान मुख्य की आकृति लिए है।

यांत्रिक कोयला टर्मिनलों के लिए निर्धारित यार्ड क्षमता के आकलन के मानक 50% के लगभग तोषक प्रदान करते हैं ताकि अनुषंगी सुविधाओं के लिए क्षेत्र को पूरा किया जा सके। इसलिए, शेष

50% क्षेत्र स्टैकिंग के लिए भी अपेक्षित है। इस स्थिति के प्रति केओपीटी ने कार्गो स्टैकिंग प्रयोजन से यार्ड क्षमता परिकलन में भूमि के कुल क्षेत्र का मात्र 38% हिस्से पर ही सुविचार किया है यानी 54000 वर्ग मीटर।

किसी भी प्रयोक्ता/भावी बोली कर्ता ने प्रस्तावित व्यवस्था पर कोई आपत्ति नहीं की है। इसके अतिरिक्त, स्टैक यार्ड की विशिष्ट आकृति के कारण, स्टैकयार्ड में कार्गो को स्टैक करने पर प्रभाव पड़ना मान लिया जाता है। यह मान लेना भी अनुचित नहीं होगा कि पत्तन ने इस पहलु पर विधिवत् विवेकपूर्ण काम किया होगा। इस संबंध में पत्तन के निर्णय पर भरोसा किया जाता है।

- (ii) अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देश कोयला स्टैकिंग के लिए प्रति वर्ग मीटर 3 टन का स्टैकिंग कारक प्रतिमान निर्धारित करते हैं। केओपीटी ने प्रति वर्ग मीटर 5.2 टन स्टैकिंग कारक लिया है। अदानी पोर्ट्स एंड स्पेशल इकनामिक जोन लिमिटेड (एपीएसईजैडएल) की राय है कि 4.5 टन प्रति वर्ग मीटर स्टैकिंग की जा सकती है। तथापि केओपीटी ने एपीएसईजैडएल की राय को स्वीकार नहीं किया है। प्रस्तावित स्टैक ऊंचाई व्यवहार्यता रिपोर्ट के अनुसार है। इसलिए यह प्राधिकरण केओपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित प्रति वर्ग मीटर क्षेत्र में 5.2 टन स्टैक कारक पर भरोसा करता है।
- (iii) दिशानिर्देशों में कोयला टर्मिनल में निर्धारित प्लॉट टर्न ओवर का प्रतिमान 30 दिन के डबल टाइम पर 12 है। प्रत्येक रेक में 3800 टन ढुलाई के साथ प्रति दिन 2.6 रेक की निकासी दर को सुविचार में लें तो प्रति दिन 9880 टन की निकासी दर पर सुविचार किया जाता है। तदनुसार, केओपीटी 20 दिन ($0.7 \times 54,000 \times 5.2 / 9,880 = 20$ दिन), के ठहराव समय पर पहुंचा है, परिणाम में प्लॉट टर्नओवर अनुपात 18 निकलता है।
- (iv) केओपीटी द्वारा यथा सुविचारित प्रतिमानों के आधार पर जैसा ऊपर चर्चा की गई है, सुविधा की इष्टतम यार्ड क्षमता 70% उपयोगिता पर 3.538 मिलियन टन प्रतिवर्ष निकाली गयी है, जैसा पत्तन द्वारा आकलन किया गया है।

- (ग) दिशानिर्देशों के अनुसार, इष्टतम क्वे क्षमता और यार्ड क्षमता में से जो भी कम हो, उसे सुविधा की इष्टतम क्षमता समझा जायेगा। संदर्भाधीन मामले में, क्वे क्षमता 5.11 मिलियन टन प्रति वर्ष निर्धारित की गई है और यार्ड क्षमता 3.538 मिलियन टन प्रति वर्ष। तदनुसार प्रस्तावित सुविधा की इष्टतम क्षमता इष्टतम क्वे क्षमता और यार्ड क्षमता दोनों में कम होने के कारण 3.538 मिलियन टन प्रति वर्ष होगी।

इस संबंध में यह देखा जाता है कि यार्ड क्षमता और क्वे क्षमता में काफी बड़ा अंतर है। अतः केओपीटी को विशेष रूप से अनुरोध किया गया कि यार्ड क्षमता और क्वे क्षमता के अंतर को कम करने के लिए यदि यार्ड क्षमता में सुधार नहीं लाया जा सकता तो, उपस्कर और कन्वेयर प्रणाली का प्रोफाइल देखना होगा और कम क्षमता के प्रहस्तन उपस्कर और कन्वेयर प्रणाली को तलाश करना होगा। इस संबंध में केओपीटी ने बताया है कि उपलब्ध यार्ड क्षेत्र सीमित है। यह भी कि पत्तन ने यथा नियोजित उपस्कर क्षमताओं का प्रस्ताव 20000 टीपीडी की न्यूनतम गारंटीड उतरायी सुनिश्चित करने के लिए है और उपस्कर की क्षमता को कम करने का अर्थ पोत को तीव्रता से प्रहस्तन करने में गंभीर बाधा आ जायेगी जो मशीनीकरण का एक उद्देश्य है।

पत्तन द्वारा प्रस्तुत औचित्य के आधार पर, यह प्राधिकरण प्रस्तावित सुविधा की 3.538 मिलियन टन प्रति वर्ष की इष्टतम क्षमता पर भरोसा है जो क्वे क्षमता और इष्टतम क्षमता में से कम है।

(vi) पूँजीगत लागत:

- (क) परियोजना में आयात चक्र में कोयला/कोक, चूनापत्थर, लौह अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकाओं और अन्य शुष्क बल्क कार्गो के बिना किसी माननीय हस्तक्षेप के जहाज से यार्ड तक पूर्णतः यांत्रिकृत ढंग से उतरायी की संकल्पना की गई है। इस प्रकार, सिविल कार्य और उपस्करों की प्रोफाइल का आकलन केओपीटी द्वारा किया गया है ताकि कार्गो का यांत्रिक प्रहस्तन हो सके।
- (ख) केओपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में पूँजीगत लागत का आकलन 331.94 करोड़ रुपए किया है इनमें से 73.26 करोड़ रुपए सिविल पूँजीगत लागत के लिए हैं और 203.81 करोड़ रुपए यांत्रिक और उपस्कर पूँजीगत लागत है, 39.06 करोड़ रु. विद्युतकीय कार्यों तथा 15.81 करोड़ रु. विविध पूँजीगत लागतें हैं।
- (ग) सिविल लागत:

केओपीटी ने 73.26 करोड़ रु. की पूंजीगत सिविल लागत का आकलन किया है। अप्रॉप्ट प्रशुल्क दिशानिर्देश मोटे तौर पर कोयला टर्मिनल के लिए निहित सिविल कार्यों का संकेत करते हैं और पत्तन से सिविल लागत आकलन की अपेक्षा करते हैं। केओपीटी द्वारा यथासुविचारित सिविल कार्यों की मदों कोयला टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में यथा अनुबद्ध सिविल कार्यों की प्रासमिक सूची के अनुरूप हैं। सिविल कार्य का आकलन निर्माता से प्राप्त बजटीय प्रस्ताव और एचडीसी की वर्तमान संविदा दर के आधार पर तैयार किया गया है। उक्त और केओपीटी की पुष्टि को देखते हुए केओपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत सिविल लागत आकलन पर विश्वास किया जाता है।

(घ) उपस्कर लागत:

- (i) पत्तन द्वारा आकलित 242.88 करोड़ रु. की उपस्कर लागत 1500 टीपीएच रेल लगी गंत्री ग्रैब अनलोडर कन्वेयर 3000 टीपीएच क्षमता (लगभग 2200 एम), स्टैकर-सह-रीक्लेमर, साइलो, धूल दमन प्रणाली और अग्नि शमन सुविधाएं, इन-मोशन धर्मकांटा, बुल डॉजर, विस्तृत डिजाइन व परियोजना पर्यवेक्षण लागत @ 2% और फुटकर व्यय @ 3% के लिए है। इसके अतिरिक्त, यांत्रिक/विद्युत लागतों पर प्रदत्त जीएसटी पर निवेश कर क्रेडिट लिया जा सकता है, इसलिए केओपीटी द्वारा पूंजीगत लागतों के एक भाग के रूप में जीएसटी घटक को नहीं जोड़ा है।
- (ii) उक्त के अतिरिक्त, केओपीटी सड़क मार्ग से निकासी के लिए कुछ उपस्कर किराये पर भी लेना चाहता है जैसे 1 नग उच्च शक्ति प्राप्त लोकोमोटिव, 4 नग बेबी डॉजर, 1 नग एक्सकावेटर, 1 नग हाइड्रा, 2 नग 10 एमटी पे-लोडर।
- (iii) कोयले/कोकिंग कोयले की उतरायी रेल लगे गंत्री ग्रैब किस्म के अनलोडरों के द्वारा करके एकल डॉक उत्थानक कन्वेयर पर छोड़ेगे। डॉक कन्वेयर के द्वारा कोयला स्टैकिंग के लिए यार्ड कन्वेयर को अंतरित होगा। स्टैकयार्ड से कोयला स्टैकर-सह-रीक्लेमर द्वारा रीक्लेम किया जायेगा और उसे खड़े साइलो को अंतरित करेगा। खड़े साइलो से कोयला तीव्र वैगन लदान प्रणाली से रेलवे वैगनों में लदान किया जायगा जहां वैगन चलते रहेंगे। 80% कार्गो रेल द्वारा और 20% कार्गो सड़क मार्ग द्वारा निकासी करने की संकल्पना है। पत्तन ने बताया है कि 1 नग पेलोडर रेल द्वारा ढुलाई किये जाने के लिए 20% इष्टतम क्षमता की निकासी के लिए पर्याप्त नहीं है, इसलिए 2 नग पेलोडर किराये पर लेने पर भी सुविचार किया गया है। इसके अतिरिक्त जहाज उतरायी प्रचालन के अंतिम चरण में होती है, क्योंकि हैच खाली हो जाती हैं शेष कोयला को एक स्थान पर ढेर लगाने के लिए हैच में बेबी डॉजर डालने पड़ते हैं। केओपीटी द्वारा तैनात किये जाने वाले उपस्कर केओपीटी द्वारा यथा संकल्पित कार्गो प्रहस्तन विधि के साथ मेल खाते प्रतीत होते हैं।
- (iv) जहां तक किराया आधार पर उपस्कर तैनात किये जाने का संबंध है, यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि मई 2018 के आरंभिक प्रस्ताव में, केओपीटी ने खरीद आधार पर सभी उपस्करों की पूंजीगत लागत संकल्पित की थी। उस समय कुछ हितधारकों का यह सुझाव था कि उपस्करों को किराया आधार पर लगाया जाये। तदनुसार केओपीटी ने जनवरी, 2019 के अपने संशोधित प्रस्ताव में उक्त संदर्भित उपस्करों को किराया आधार पर लगाये जाने पर सुविचार किया है। पत्तन का यह विचार है कि यदि बीओटी प्रचालक के पास स्वयं के उक्त उपस्कर हैं तो उपस्कर की निष्फल लागत और मानवशक्ति को पूंजीगत लागत के आकलनों में जोड़ दी जायेगी और उपस्करों को किराये पर लेने से आकलन और वास्तविक हो जायेंगे। इस संबंध में पत्तन के निर्णय पर विश्वास किया जाता है।
- (v) इस बात को ध्यान में रखते हुए कि न तो किसी भावी बोलीकर्ता ने और न ही किसी प्रयोक्ता ने प्रस्तावित उपस्कर योजना पर कोई आपत्ति नहीं उठायी है, यह प्राधिकरण, पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित उपस्कर योजना को, जो व्यवहार्यता रिपोर्ट पर आधारित है, पर विचार करने को प्रवृत्त है।

(ङ) विद्युतकीय कार्य:

उप-केंद्र, हाई मास्ट लाइटिंग सहित प्रदीपन, विस्तृत डिजाइन और परियोजना पर्यवेक्षण लागते @ 2% और फुटकर व्यय @ 3% सहित बिजली आपूर्ति और वितरण संबंधी पूंजीगत लागतों को केओपीटी ने सुविचार में लिया है।

- (च) विभिन्न उपस्करों और विद्युत कार्यों का आकलन केओपीटी द्वारा प्रस्तुत किये गए दस्तावेजी साक्ष्यों के अनुसार ही देखा गया है। अतः केओपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत पूंजीगत लागत आकलनों पर विश्वास किया जाता है।
- (छ) फुटकर व्यय @ 3% और परियोजना पर्यवेक्षण @ 2% के संबंध में, केओपीटी का मत यह है कि आरंभिक खर्चों, निविदिकरण, विविध कार्यों और परियोजना प्रबंधन परामर्शी आदि के व्ययों को वहन करने के लिए एक सामान्य प्रथा है।
- (ज) सिविल और पूंजीगत लागत के 5% पर विविध पूंजीगत लागत आकलित की गई है जो कोयला टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार है।
- (झ) एपीएसईजैडएल ने बताया है कि केओपीटी के प्रस्ताव में विकसित की जाने वाली परियोजना सुविधाओं के विस्तृत तकनीकी विनिर्देशन दिये गए हैं। एपीएसईजैडएल का मत यह है कि इतने विस्तार से विनिर्दिष्टियां देने से सुग्राही को डिजाइन में शिथिलता का अवसर नहीं मिलता जब आदर्श रियायत करार दिया गया होता है जो परियोजना के लिए जारी किये जाने वाले रियायत करार का आधार होता है जो यह निर्धारित करता है कि डिजाइन का जोखिम सुग्राही द्वारा वहन किया जायेगा। इस प्रकार, एपीएसईजैडएल ने सुझाव दिया कि उपस्कर डिजाइन और धारित क्षमता सुग्राही पर छोड़ दी जानी चाहिए ताकि वह परियोजना के रियायत करार में विनिर्दिष्ट किये जाने वाली टर्मिनल क्षमता और निष्पादन मानकों प्राप्त कर सके। इस संबंध में, केओपीटी ने बताया है कि प्रचालक टर्मिनल क्षमता और निष्पादन मानकों के अनुरूप अन्य पहलुओं पर विचार व डिजाइन कर सकता है।
- (vii) नियोजित पूंजी पर प्रतिफल का परिकलन दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार पूंजीगत लागत पर 16% आकलित किया गया है
- (viii) प्रचालन लागत:
- (क) किराया लागत:
- (i) जैसा पहले बताया गया है, प्रस्तावित सुविधा पर कुछ उपस्कर किराया आधार पर लगाये जाने का प्रस्ताव है। तदनुसार, 1 नग लोकोमोटिव, 4 नग बेबी डॉजर, 1 नग एक्सकावेटर, 1 नग हाइड्रा 2 नग 10 एमटी पे-लोडर की किराया लागत को केओपीटी ने प्रचालन लागत के एक भाग के रूप में सुविचार में लिया है।
- (ii) केओपीटी द्वारा लोकोमोटिव की किराया लागत को विशाखापट्टणम पत्तन न्यास (वीपीटी) द्वारा राईट्स लिमिटेड को जारी 29 नवंबर, 2017 के कार्य आदेश संख्या आईएमएंडईई/एमओएफ/एम-II/राईट्स/विस्तार/2017-19/9008 के आधार पर 17.45 लाख रु. प्रति माह पर सुविचार किया है। कार्य आदेश नवंबर, 2019 तक वैध है। किराया प्रभार ईंधन लागत नहीं है। इसलिए ईंधन लागत का आकलन अलग से किया गया है जैसा कि नीचे के पैराओं में चर्चा की गई है। केओपीटी द्वारा 12 महीने के लिए आकलित किराया लागत पर विश्वास किया जाता है।
- (iii) बेबी डॉजर की किराया लागत सब मिलकर 13230/- रु. प्रति पाली सुविचार में ली गई है। यह दर 19 जनवरी 2018 के आदेश संख्या टीएमपी/79/2016-केओपीटी के द्वारा एचडीसी पर स्टीवडोरिंग के निर्धारण और तट प्रहस्तन प्रभारों से संबंधित प्रस्ताव में निकाले गए और सुविचारित किराया प्रभारों के अनुसार है।
- 3.538 मिलियन मीट्रिक टन प्रति वर्ष की इष्टतम क्षमता और 24000 टन के औसत पार्सल आकार के पोत को विचार में लेते हुए, केओपीटी ने यह माना है कि सुविधा पर 147 पोत प्रस्तुत किये जा सकेंगे। चूंकि बेबी डॉजर के कार्गो इकट्ठा करने के लिए अपेक्षित हैं, पत्तन ने प्रतिपोत 10 पाली के लिए कुल मिलाकर 4 नग बेबी डॉजर पर सुविचार किया है। इस संबंध में पत्तन के निर्णय पर भरोसा किया जाता है।
- (iv) एक्सकावेटर की किराया लागत केओपीटी द्वारा टीआर लॉजिस्टिक प्राइवेट लिमिटेड को जारी 04 जनवरी 2018 के कार्यदिश संख्या आईएंडसीएफ/ एसडीएम/ डीओसीके/ टी/ 847/ 1248 के आधार पर 1156/-रु. प्रति घंटा पर सुविचार किया गया है। किराया प्रभार सब कुछ मिल कर है।

एक्सकावेटर की तैनाती के घंटों की संख्या 360 दिन के लिए प्रति दिन 8 घंटे को सुविचार में लिया गया है। इस संबंध में पत्तन के निर्णय पर विश्वास किया जाता है।

- (v) हाइड्रा की किराया लागत केओपीटी द्वारा अनिल इंफ्राकॉम को 04 जनवरी, 2018 को जारी कार्य आदेश संख्या आईएंडसीएफ/सीडीएम/डीओसीके/847/1247 के आधार पर 1156/-रु. प्रति घंटा पर सुविचार किया गया है। हाइड्रा की तैनाती के घंटों की संख्या 360 दिन के लिए प्रति दिन 8 घंटे को सुविचार में लिया गया है। इस संबंध में पत्तन के निर्णय पर विश्वास किया जाता है।
- (vi) सड़क मार्ग द्वारा निकासी के लिए लगाये जाने वाले 10 एमटी पेलोडर की किराया लागत 24696/- रु. प्रति पाली प्रति लोडर, सब मिला कर सुविचार में ली गई है। यह दर 19 जनवरी 2018 के आदेश संख्या टीएएमपी/79/2016-केओपीटी के द्वारा एचडीसी पर स्टीबडोरिंग के निर्धारण और तट प्रहस्तन प्रभागों से संबंधित प्रस्ताव में निकाले गए और सुविचारित किराया प्रभागों के अनुसार है।

पत्तन द्वारा निकाली गई किराया लागत 2 नग पेलोडर 2 शिफ्ट प्रति दिन (रात से सड़क मार्ग से निकाली की संकल्पना नहीं की गई है) प्रतिवर्ष 300 दिन के लिए की गई है। इस संबंध में पत्तन के निर्णय पर विश्वास किया जाता है।

(ख) विद्युत लागत:

1.4 यूनिट प्रति टन विद्युत की खपत अपफ्रंट दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार है। 11.91 रु. प्रति यूनिट विद्युत लागत, केओपीटी द्वारा यथासुविचारित, दस्तावेजी साक्ष्यों द्वारा समर्थित है।

(ग) ईंधन लागत:

(i) लोकोमोटिव:

केओपीटी ने लोकोमोटिव के संबंध में 32 लीटर प्रति घंटा ईंधन खपत पर सुविचार किया है। इसे वीपीटी द्वारा 29 नवंबर 2017 को राइट्स को जारी कार्य आदेश के अनुसार है, जैसा ऊपर चर्चा की गई है।

यह दिया गया है कि प्रत्येक रेल की दुलाई क्षमता 3800 टन कार्गो की है प्रत्येक रेल को प्रहस्त करने में 2 घंटे लगते हैं और पोजीशनिंग के लिए 20% अतिरिक्त समय लगता है, केओपीटी ने इष्टतम क्षमता का 80% प्रति वर्ष प्रहस्त करने के लिए 1788 घंटे की ईंधन खपत का परिकलन किया है जिसका रेल द्वारा प्रहस्तन के लिए आकलन किया गया है। इस बारे में केओपीटी द्वारा प्रस्तुत गणना को विचार में लिया जाता है।

(ii) बुल डॉज़र:

केओपीटी ने बुल डॉज़र के लिए ईंधन खपत 12 लीटर प्रति घंटा सुविचारित की है। इस संबंध में, केओपीटी बुल डॉज़र की ईंधन खपत के समर्थन में कोई दस्तावेजी सबूत प्रस्तुत नहीं किया है। यह ध्यान में रखकर कि ईंधन खपत व्यवहार्यता रिपोर्ट के अनुसार है और उस पर विश्लेषण में विश्वास किया जाता है। संयोगवश अपफ्रंट दिशानिर्देश 10 टन पेलोडर के लिए 12 लीटर प्रति घंटा की ईंधन खपत का प्रतिमान निर्धारित करते हैं।

बुल डॉज़र के संबंध में इस आधार पर कि डॉज़र कार्गो की डाजिंग के लिए प्रति दिन 2 पालियों में प्रति डॉज़र 16 घंटा प्रचालन करेगा को सुविचार में लिया गया है।

(iii) ईंधन की 66 रुपए प्रति लीटर लागत को केओपीटी द्वारा यथा सुविचारित, को प्रचलित 69.16 रुपए प्रति लीटर ईंधन लागत से अद्यतन कर दिया गया है।

(iv) शेष 20% निकासी के बारे में, केओपीटी ने बताया है कि, इस कार्गो का किराया पर लगाये गए फ्रंट एंड लोडरों द्वारा निकास किया जायेगा और जिसकी लागत को पहले ही हिसाब में ले लिया गया है।

(ग) कोयला टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार, केओपीटी ने सिविल निर्माण पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत सिविल लागत का 1% और यांत्रिक उपस्कर तथा विद्युत उपस्कर लागत पर

- 7% आकलित की हैं। उक्त आकलन में सिविल संपत्तियों के घटकों पर भी 1% और विविध संपत्तियों का हिस्सा बन रही उपस्कर लागत के घटक पर 7% पर सुविचार किया गया है।
- (घ) बीमा लागत सकल स्थिर आस्तियों के 1% पर अनुमानित की गई है तथा अन्य खर्च, केओपीटी द्वारा सकल स्थिर आस्तियों के सकल मूल्य के 5% पर अनुमानित किए गए हैं, जो दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुरूप हैं।
- (ङ) केओपीटी द्वारा मूल्यहास का परिकलन सिविल आस्तियों पर @ 3.17%, मकैनिकल आस्तियों पर 6.33% तथा विद्युत आस्तियों पर 9.5% पर किया गया है। केओपीटी ने पुष्टि की है कि यह दरें कंपनी अधिनियम 2013 के अनुसार सीधी रेखा विधि के अनुरूप हैं।
- (च) अपफ्रंट प्रशुल्क के लिए दिशानिर्देशों में यह विनिर्धारित है कि पत्तन भूमि के लिए पट्टा किराये का अनुपात, प्रत्येक महापत्तन न्यास के दरमानों में निर्धारित दरों के आधार पर होना चाहिए। पत्तन द्वारा पट्टा किराये का अनुमान, भूमि क्षेत्र के 146984 वर्ग मीटर के लिए लगाया गया है। डॉक के भीतर (कस्टम बद्ध क्षेत्र के भीतर) (खाली पड़ी भूमि) लाइसेंस शुल्क 29 मार्च 2017 के आदेश संख्या टीएएमपी/62/2016-केओपीटी के द्वारा 26.28 रुपए प्रति वर्ग मीटर प्रति माह नियत की गई। उस आदेश के अनुसार लाइसेंस शुल्क 07 अप्रैल 2016 से प्रभावी है। इसलिए अप्रैल 2018 में लागू लाइसेंस शुल्क में दो बार 2% की वृद्धि होगी और उस तारीख को लागू लाइसेंस शुल्क 27.346 रुपए है, जिसे केओपीटी ने अपने परिकलन में सुविचार में लिया है।
- (ix) केओपीटी द्वारा प्रस्तुत अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के विवरण में उक्त विश्लेषण के अनुरूप आशोधन कर दिया गया है। आशोधित विवरण की एक प्रति **अनुलग्नक-I** के रूप में संलग्न है।
- (x) (क) कार्गो संचालन क्रिया के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षा, जो प्रचालन लागत एवं नियोजित पूंजी पर प्रतिफल का जोड़ है, का अनुमान पत्तन द्वारा अनुमानित 130.52 करोड़ रुपए की तुलना में 130.56 करोड़ रुपए पर अनुमानित किया गया है।
- (ख) कोयला टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में यथानिर्धारित कुल राजस्व की आवश्यकता का 98% प्रहस्तन प्रभार के लिए और 1% भंडारण प्रभार एवं विविध प्रभार प्रत्येक के लिए केओपीटी द्वारा प्रभाजित किया गया है।
- (xi) (क) टर्मिनल के इष्टतम क्षमता तक प्रचालन के लिए प्रशुल्क अधिकतम सीमा पर निर्धारित किये जाते हैं ताकि आकलित राजस्व अपेक्षा को प्राप्त किया जा सके। चूंकि संकल्पित सुविधा पर प्रहस्तित किये जाने के लिए प्रस्तावित सभी तीनों कार्गो समूहों की प्रहस्तन दर समान है, केओपीटी ने पिछले 3 वर्षों में एचडीसी में विदेशी कार्गो और तटीय कार्गो [शुष्क बल्क (ताप कोयला नौभार के सिवा)] प्रहस्तन के वास्तविक औसत अनुपात के आधार पर, विदेशी और तटीय कार्गो के 90:10 के अनुपात पर विचार करके सभी कार्गो मदों के लिए एक समान दर निर्धारित करने की वांछा प्रकट की है। विदेशी और तटीय कार्गो का अनुपात जैसा केओपीटी द्वारा एचडीसी में बाह्य टर्मिनल-1 की स्थापना परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित के केओपीटी के प्रस्ताव पर कार्यवाही के दौरान 31 जुलाई 2018 के आदेश संख्या टीएएमपी/76/2017-केओपीटी में दिये गये पिछले वास्तविक डाटा के आधार पर दिया गया है, विश्वसनीय है।
- (ख) सरकार ने नीति निर्देश सिद्धांतों के अनुसार तटीय कार्गो और तटीय पोत के लिए (ताप कोयला और पीओएल के अतिरिक्त, कच्चा तेल, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं सहित) रियायती प्रशुल्क निर्धारित किया जाना होता है। तदनुसार तटीय ताप कोयले, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं के लिए तटीय प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया है।
- (xii) (क) प्रस्तावित दरमानों में, केओपीटी ने अपफ्रंट दिशानिर्देशों में निर्धारित 25 दिनों की निशुल्क अवधि के स्थान पर सुविधा में प्रहस्तन के लिए संकल्पित कोयला/कोक और अन्य शुष्क बल्क कार्गो के लिए 10 दिन की निशुल्क अवधि का प्रस्ताव किया है।
- (ख) भंडारण प्रभार के परिकलन में केओपीटी ने माना है कि 40% कार्गो 10 दिन की निशुल्क अवधि में निकसित हो जायेगा और शेष 60% कार्गो के लिए यह माना गया है कि इसका 5 दिन के स्लैब में 3 स्लैब अवधियों में धीरे-धीरे निकास होगा। तत्पश्चात्, केओपीटी ने प्रत्येक स्लैब को भारित किया है और इस प्रकार भंडारण कार्यकलाप से संबंधित एआरआर प्राप्त करने के लिए प्रत्येक स्लैब में लागू किये जाने वाले भंडार प्रभारों की गणना की गई है। दूसरे और तीसरे स्लैब के लिए दर पहले स्लैब की दर से 1.5 गुणा और 2 गुणा है। भंडारण प्रभारों की गणना, केओपीटी द्वारा यथाप्रस्तुत, **अनुलग्नक-II** के रूप में संलग्न है।

- (ग) एपीएसईजैडपीएल ने बताया है कि कार्गो का ऐसा तीव्र निकास प्रचलित व्यापार प्रथा नहीं है और कि अधिकतर पत्तनों पर कार्गो के आयातक कम से कम एक महीने की निशुल्क अवधि प्राप्त करते हैं। अतः एपीएसईजैडपीएल ने पत्तन से दिशानिर्देशों में निर्धारित 25 दिन की निशुल्क अवधि को स्वीकार करते हुए भंडारण प्रभारों के परिकलन की समीक्षा करें। पत्तन को 25 दिन की निशुल्क अवधि पर विचार करने का अन्य हितधारकों ने भी अनुरोध किया है।
- (घ) कुछ परियोजनाएं, जिनके प्रशुल्क महापत्तन न्यास दिशानिर्देश, 2008 के अंतर्गत निर्धारित किये गए थे, सूचित किया गया है कि वे उच्च भंडार प्रभारों के कारण समस्याओं का सामना कर रही हैं जिनकी वजह से परियोजनाओं की व्ययहार्यता प्रभावित हो रही प्रतीत होती है। कुछेक प्रचालकों ने यह सूचित किया है कि उच्च भंडार प्रभारों के कारण वे अपने टर्मिनलों में यातायात आकर्षित नहीं कर पा रहे हैं और कार्गो निकट के अन्य गैर-महापत्तनों और निजी पत्तनों पर मुड़ जाता है जो अधिक निशुल्क डबैल समय प्रदान करते हैं और कम भंडार प्रभार लेते हैं। 2013 संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश, बोली पश्च परिदृश्य में निशुल्क अवधि और भंडारण प्रभारों सहित किसी आशोधन का कोई प्रावधान नहीं करते। यहां तक कि एपीएसईजैडपीएल ने भी इस पहलु को उजागर किया है। इस स्थिति को देखते हुए केओपीटी भंडारण प्रभारों और निशुल्क डबैल समय पर अटल रहें।
- (ङ) केओपीटी ने बताया है कि दिशानिर्देशों में कोयला टर्मिनल के लिए निर्धारित प्लॉट टर्नओवर का प्रतिमान 12 है, जो 30 दिन के डबैल समय पर आधारित है। चूंकि स्टैकयार्ड से कोयले की निकासी मशीनीकृत वैगन लदान प्रणाली पर आधारित है, केओपीटी ने 18 दिन के डबैल समय पर सुविचार किया है और प्लॉट टर्न-ओवर अनुपात 20 को अपनाया है।
- (च) केओपीटी ने भावी बोलीकर्ताओं द्वारा निशुल्क दिनों को बढ़ाने के अनुरोध का यह कहते हुए विश्लेषण किया कि यदि निशुल्क अवधि को बढ़ा दिया जाता है तो कार्गो को लंबे समय तक भंडार करने की प्रवृत्ति पनपेगी और तब बर्थ की उपयोगिता और अन्य प्रतिमान प्रभावित होंगे। पत्तन ने यह भी बताया कि साइलों लदान के साथ नवीनतम मशीनों से कार्गो की निकासी तीव्रता से होगी और ठहराव समय में कमी आयेगी। इस प्रकार, केओपीटी का मत है कि 10 दिन का निशुल्क समय पर्याप्त है।
- (छ) पत्तन द्वारा दिये गए विस्तृत औचित्य के आधार पर यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा अपनायी गई प्रणाली के अनुसार, 10 दिन की निशुल्क भंडारण अवधि के साथ, भंडारण प्रभार अनुमोदित करने को प्रवृत्त है।
- (xiii) वार्षिक राजस्व अपेक्षा के आधार पर विविध प्रभारों के लिए अप्रॉक्रेट प्रशुल्क कैप 3.69 रुपए प्रति टन निर्धारित किया जाता है। विविध प्रभार झाड़ू लगाना, वैगनों, ट्रकों की तुलाई, कार्गो को प्राप्त/सुपुर्दगी करने जैसी सेवाएं कवर करते हैं।
- (xiv) प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में, केओपीटी ने तटीय पोत, विदेशी पोत, दिवस, निशुल्क अवधि और प्रति दिन जैसी सामान्य शब्दावली के लिए परिभाषाओं का प्रस्ताव किया है। ये परिभाषाएं विभिन्न महापत्तन न्यासों पर विभिन्न परियोजनाओं की विभिन्न अप्रॉक्रेट/संदर्भ प्रशुल्क अनुसूचियों में संबंधित शब्दावली के लिए निर्धारित परिभाषाओं के अनुरूप है।
- (xv) प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में, केओपीटी ने, विदेशगामी जलयान अथवा तटीय जलयान के रूप में जलयान के वर्गीकरण के लिए कसौटी निर्धारित करने विलंबित अदायगी/रकम की वसूली पर ब्याज लगाने को शासित करने, बिलों का पूर्णकित करने टर्मिनल आपरेटर पर आरोप्य तर्कसंगत स्तर के बाद विलंब के लिए प्रभारों को न लगाने तटीय जलयान/कार्गो के लिए रियायती दरें को लगाने को शासित करने अधिकतम दरों से अपेक्षाकृत कम प्रभार लगाने के लिए टर्मिनल आपरेटर को प्रदान किए जाने वाले लचीलापन को शासित करने जैसी सामान्य सोपाधिकताओं का प्रस्ताव किया है जो विभिन्न महापत्तनों की अप्रॉक्रेट/संदर्भ प्रशुल्क अनुसूचितियों में निर्धारित सामान्य सोपाधिकताओं के अनुरूप पाई गई है।
- (xvi) प्रस्तावित दरमानों में, केओपीटी ने “बर्थ किराये संबंधी टिप्पणी” का प्रस्ताव किया है। यह मानते हुए कि प्रस्तावित सुविधा पर बर्थ किराया केओपीटी द्वारा उगाहा जायेगा, केओपीटी द्वारा बर्थ किराये की उगाही केओपीटी के दरमानों से शासित होगी। अतः बीओटी प्रचालक के दरमानों में इस टिप्पणी का निर्धारण अनिवार्य नहीं है अतः विलुप्त किया जाता है।

- (xvii) केओपीटी ने इस आशय का एक उपबंध प्रस्तावित किया है कि पोत से उतरायी के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभार, कोयला/कोक, चूनापत्थर तथा अन्य शुष्क बल्क कार्गो के पोत से उतरायी के लिए समेकित प्रभार है और उतरायी के पश्चात् इन्हें भंडार स्थल पर ले जाना, स्टैकयार्ड में 10 दिनों तक की निशुल्क अवधि के लिए भंडारण तथा वैगनों ट्रकों पर लदान इस समेकित प्रभार में घाट-शुल्क एवं श्रमिकों तथा/अथवा उपकरण, जहां आवश्यक हो, की आपूर्ति और दरमान में विशेष रूप से न निर्धारित अन्य सभी प्रकार के प्रभार शामिल है।
- (xviii) भंडारण प्रभारों की अनुसूची के अंतर्गत, केओपीटी ने इस आशय की सोपाधिकताओं का प्रस्ताव किया है कि निशुल्क अवधि उस दिन के अगले दिन से प्रारंभ होगी, जब कार्गो का कार्य पूरी तरह से संपन्न हो जाता है। निशुल्क अवधि के प्रयोजन के लिए, टर्मिनल के गैर-कार्य दिवस एवं सीमाशुल्क द्वारा अधिसूचित छुट्टियां शामिल नहीं होंगी। भंडारण प्रभार, सभी दिनों के लिए देय होंगे, जिनमें निर्धारित निशुल्क दिनों के बाद कार्गो के ठहराव के कारण टर्मिनल के गैर-कार्य दिवस एवं सीमाशुल्क द्वारा अधिसूचित छुट्टियां शामिल होंगी। कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए नहीं लगेंगे, जब टर्मिनल आपरेटर, प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर, आपरेटर पर आरोप्य कारणों से कार्गो की सुपुर्दगी/कार्गो के नौवहन की स्थिति में नहीं होता।
- (xix) दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार प्रशुल्क सीमा मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जायेगी परंतु 1 जनवरी, 2008 और प्रासंगिक वर्ष की 1 जनवरी के बीच की अवधि के थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक। प्रशुल्क सीमा का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमा प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुगामी वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी रहेंगे। वर्तमान मामले में, चूंकि संदर्भ शुल्क परिकलन वर्ष 2018 का है, यह उचित पाया गया कि डब्ल्यूपीआई के आधार वर्ष का निर्धारित प्रत्येक वर्ष स्वतः समंजन के लिए 1 जनवरी 2018 पर विचार किया जाना संगत है जैसा कि केओपीटी ने प्रस्ताव किया है।
- (xx) 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश का खंड 2.2. इस प्राधिकरण से निष्पादन मानकों सहित संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करने की अपेक्षा करता है। यद्यपि 2013 के संशोधित दिशानिर्देश इस प्राधिकरण से पत्तन द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानकों का अध्ययन करने की अपेक्षा नहीं करते परंतु यह मान लेना भी अनुचित नहीं हो सकता कि पत्तन उपयुक्त और प्राप्तव्य निष्पादन मानकों का प्रस्ताव करेंगे।
- केओपीटी ने पैनामैक्स और हैंडीमैक्स पोतों द्वारा प्रहस्त किये जाने वाले कोयला/कोक, चूनापत्थर और अन्य शुष्क बल्क कार्गो के संबंध में प्रत्येक के लिए 20000 टन प्रति दिन की निष्पादन घाट क्षमता परिकलन में सुविचार किया गया है।
- यह मानते हुए कि 2013 के संशोधित दिशानिर्देशों का खंड 2.2 इस प्राधिकरण से निष्पादन मानकों को अधिसूचित करने की अपेक्षा रखता है। पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित निष्पादन मानक संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची के साथ अधिसूचित किये जायेंगे।
- 10.1. उपरोक्त के अधीन संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची और साथ ही संदर्भ प्रशुल्क को शासित करने वाली सोपाधिकताओं को आशोधित किया गया है।
- 10.2. आशोधित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची अनुलग्नक-III के रूप में संलग्न है और केओपीटी के एचडीसी स्थित बाहरी टर्मिनल-1 के निष्पादन मानक अनुलग्नक-IV के रूप में संलग्न है।
- 10.3. परिणाम में, और ऊपर दिये गए कारणों तथा सामूहिक विचार-विमर्श के आधार पर, एचडीसी में बर्थ संख्या 3 के मशीनीकरण की संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची अनुमोदित और निष्पादन मानकों के साथ अधिसूचित की जाती है।
- 10.4. अभिलेख में किसी अशुद्धि पायी जाने पर अथवा कोई अन्य औचित्यपूर्ण कारणों से, केओपीटी, यदि वह ऐसा चाहे तो, आदेश के भारत के राजपत्र में प्रकाशित होने की तारीख से 30 दिन के भीतर निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा के लिए पर्याप्त औचित्य/कारण बताते हुए इस प्राधिकरण को संपर्क कर सकता है।
- 10.5. संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के खंड 2.5 के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन मानकों को बोली दस्तावेजों में उल्लिखित किया जायेगा और बाद में पीपीपी परियोजनाओं के मामले में रियायत करार में उल्लिखित किये जायेंगे। तदनुसार, के ओपीटी को संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन मानकों को बोली दस्तावेजों में और बाद में रियायत करार में उल्लेख करने की सलाह दी जाती है।
- 11.1. वाणिज्यिक परिचालन (सीओडी) की तिथि से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक प्रशुल्क, इस वर्ष के संबंधित सूचकांक संदर्भगत प्रशुल्क तक सीमित रहेगा, जोकि अधिकतम सीमा होगी। वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 2.2 में किए गए प्रावधान के अनुसार सूचकांक के आधार पर प्रत्येक वर्ष उपर्युक्त संदर्भगत प्रशुल्क स्वतः संशोधित हो जाएगा, जोकि समय लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा।

- तथापि, पीपीपी धारक को यह छूट होगी कि वह परिचालन के दूसरे वर्ष के बाद से कार्य-निष्पादन मानकों ("कार्य-निष्पादन संम्बद्ध प्रशुल्क") के साथ प्रशुल्क का प्रस्ताव भेजे। इस प्रकार का कार्य-निष्पादन, संबंधित वित्तीय वर्ष के लिए आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से पूर्व, कम से कम 90 दिनों पर, संबंधित वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क के अतिरिक्त होगा। इस प्रकार का कार्य-निष्पादन संम्बद्ध प्रशुल्क, संबंधित वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क 15% से ऊपर एवं उससे अधिक नहीं होगा (यह प्रशुल्क की सीमा होगी)। कार्य-निष्पादन संम्बद्ध प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष के पहले दिन से लागू होगा और समग्र वित्तीय वर्ष के लिए लागू रहेगा।
- 11.2. परियोजना के रियायत करारनामा के अंतर्गत नियुक्ति किए गए स्वतंत्र अभियंता से एक प्रमाण-पत्र के साथ इस प्राधिकरण को यह प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाएगा जिसमें पिछले 12 महीनों में कार्य-निष्पादन की उपलब्धियों का उल्लेख किया गया हो, जैसा कि लाइसेंस करारनामा में अथवा परिचालन के प्रथम वर्ष के परिचालन के महीनों की वास्तविक संख्या के लिए जैसा भी मामला हो, समाविष्ट किया गया है।
 - 11.3. प्रस्ताव की प्राप्ति पर यह प्राधिकरण वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 5 में यथा रेखांकित कार्य-निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर प्रस्ताव-प्राप्ति के 7दिन के अंदर महापत्तन न्यास के विचारों की अपेक्षा करेगा।
 - 11.4. प्रचालक द्वारा पिछले 12 महीनों में रियायत करार में यथा समाविष्ट कार्य-निष्पादन मानक पूरा न करने की स्थिति में यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्य-निष्पादन संम्बद्ध प्रशुल्क की अधिसूचना के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और लाइसेंस धारक आगामी वर्ष के लिए ही केवल लागू सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क का पात्र होगा।
 - 11.5. महापत्तन न्यास के विचारों पर ध्यान दिए जाने के पश्चात् यदि यह प्राधिकरण इस बात के लिए संतुष्ट है कि लाइसेंस करारनामों में समाविष्ट कार्य-निष्पादन मानक प्राप्त कर लिए गए हैं तो यह 15 मार्च तक कार्य-निष्पादन संम्बद्ध प्रशुल्क को अधिसूचित कर देगा जो कि आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से लागू होगा।
 - 11.6. कार्य-निष्पादन से संम्बद्ध प्रस्ताव पर विचार करते समय यह प्राधिकरण कार्य-निष्पादन मानकों और प्रचालन द्वारा इनका पालन किए जाने पर ध्यान देगा। यह प्राधिकरण लाइसेंस धारक द्वारा कार्य-निष्पादन मानक पूरा किए जाने अथवा अन्यथा के आधार पर कार्य-निष्पादन संम्बद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार अथवा रद्द किए जाने पर निर्णय लेगा। सूचीबद्ध संदर्भगत प्रशुल्क और कार्य-निष्पादन संम्बद्ध प्रशुल्क का निर्धारण वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के साथ संम्बद्ध परिशिष्ट में दर्शाए गए चित्रण के अनुसार होगा।
 - 11.7. प्रचालन के तीसरे वर्ष से लाइसेंस धारक से प्राप्त कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 महीनों की अवधि में कार्य-निष्पादन मानक पूरे करने के तहत इस प्राधिकरण द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जाएगा। लाइसेंस धारक तीसरे वर्ष से आगे कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क के लिए, 1 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त उपलब्धि प्रमाण-पत्र के साथ कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा, कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी होगा।
 - 11.8. किसी प्रयोक्ता को इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित निष्पादन मानकों की पीपीपी आपरेटर द्वारा प्राप्त न किये जाने के बारे में शिकायत होने की स्थिति में वह अपना अभ्यावेदन इस प्राधिकरण को देगा। यह प्राधिकरण ऐसे आरोपों की जांच करेगा तथा अपने निर्णय केओपीटी को अग्रप्रेषित करेगा। यदि प्रचालकों के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी अपेक्षित है तो केओपीटी संबंधित लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार उपयुक्त कार्रवाई शुरू करेगा।
 - 11.9. रियायत करार पर हस्ताक्षर होने के 15 (पंद्रह) दिन के भीतर, संबंधित प्रचालक रियायत करार इस प्राधिकरण को भेजेगा जो उसे अपनी वेबसाइट पर डालेगा।
 - 11.10. लाइसेंस धारक कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट और साथ ही साथ प्रत्येक बर्थ के लिए वसूल किए गए प्रशुल्क किए गए प्रशुल्क पर तिमाही रिपोर्ट इस प्राधिकरण को भेजेंगे। तिमाही रिपोर्ट प्रत्येक तिमाही के समाप्त होने के एक महीने के भीतर लाइसेंस धारकों द्वारा प्रस्तुत की जाएंगी। इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित कोई अन्य सूचना भी उन्हें समय-समय पर भेजनी होगी।
 - 11.11. यह प्राधिकरण पीपीपी प्रचालकों से प्राप्त हुई सभी ऐसी सूचनाएं प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण भेजे गए वाणिज्यिक रूप से संवेदशील आंकड़े/सूचनाएं प्रकाशित नहीं किए जाने के संबंध में लाइसेंस धारक से प्राप्त अनुरोध पर विचार करेगा। ऐसे अनुरोधों के साथ प्रश्नाधीन आंकड़ों/सूचनाओं की वाणिज्यिक संवेदशीलता के बारे में विस्तृत औचित्य और इसके प्रकाशन पर उसके राजस्व/प्रचालन पर होने वाले संभावित प्रतिकूल प्रभाव की जानकारी देनी होगी। इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./85/19]

अनुलग्नक-I			
कोलकाता पत्तन न्यास के हल्दिया गोदी परिसर की बर्थ संख्या 3 के मशीनीकरण का संदर्भ प्रशुल्क परिकलन			
क्र.सं.	विवरण	रुपए केओपीटी द्वारा प्रस्तुत आकलन	करोड़ में प्राधिकरण द्वारा आशोधन आकलन
I	इष्टतम क्षमता	-	
(क)	इष्टतम कच्चे क्षमता	-	
	पोतों की क्षमता का प्रतिशत हिस्सा		
	- पैनामैक्स पोत (एस1)	80%	80%
	- हैंडीमैक्स पोत (एस2)	20%	20%
	Percentage share of capacity of Other dry bulk cargo (S3)	0%	0%
	जलयान विवस उत्पादन		
	- पैनामैक्स पोत (पी1)	20000	20000
	- हैंडीमैक्स पोत (पी2)	20000	20000
	इष्टतम क्रे क्षमता = $0.7 * ((एस1 * पी1) + (एस2 * पी2)) * 365$ (टनों में)	5110000	5110000
(ख)	इष्टतम यार्ड क्षमता		
	- प्रयोजनीय भंडारण के लिए पत्तन द्वारा उपलब्ध कराये गए यार्ड का क्षेत्रफल (वर्ग मीटर में) (क)	54000	54000
	- कुल यार्ड क्षेत्र का प्रतिशत जो स्टैकिंग के लिए प्रयोग किया जा सकेगा (यु)	100%	100%
	- प्रति वर्ग मीटर क्षेत्र में स्टैक की जा सकने वाली मात्रा (क्यू)	5.2	5.2
	- वर्ष में प्लाट का टर्नओवर अनुपात (टी)	18	18
	इष्टतम यार्ड क्षमता $(0.7 \times (क \times यू \% \times क्यू \times टी))$ (टनों में)	3538080	3538080
	टर्मिनल और इष्टतम क्षमता (क) और (ख) में से निम्न (टन में)	3538080	3538080
	टर्मिनल की इष्ट तम क्षमता (मिलियन मीट्रिक टन प्रति वर्ष में)	3.53808	3.53808
II	पूँजीगत लागत	-	
क	कार्यो प्रहस्तन कार्यकलाप	-	
	(I). सिविल कार्य		
	लोडरों और अन्य मशीनों को सज्जित करने के लिए वर्तमान वर्ष में आमूल-मूल परिवर्तन	2.54	2.54
	कन्वेनयर ढाँचे के लिए सिविल नींव	5.00	5.00
	साईलो सिस्टम के लिए सिविल कार्य	5.00	5.00
	तीव्र वैगन लदान प्रणाली के लिए नई रेलवे लाइन बिछाना	24.25	24.25
	स्टैकर-सह-रीक्लेमर की वर्तमान ट्रैक लाइन का विस्तार	3.28	3.28
	सहायक मार्ग	4.65	4.65
	आरसीसी नाला	2.66	2.66
	चार दीवारी	3.65	3.65
	यार्ड का लेटराइट हार्ड स्टैंडिंग	8.10	8.10
	विस्तृत डिजाइन तथा परियोजना पर्यवेक्षण लागत @ 2% पर	1.18	1.18
	फुटकर व्यय @ 3%	1.77	1.77
	सिविल कार्यों पर जीएसटी @ 18%	11.18	11.18
		73.26	73.26

	(ii). उपस्कर लागत			
	25 सीबीएम ग्रेव के साथ 1500 रेल लगी गंत्री ग्रेन अनलोडर 13.687 मीटर के रेल स्पैन सहित		90.00	90.00
	3000 टीपीएच क्षमता का कन्वेयर (लगभग 2200 एम), अंतरण बिंदुओं सहित।		38.00	38.00
	स्टैकर-सह-रीक्लेमर-स्टैकिंग 3000 टीपीएच, रीक्लेमिंग 2000 टीपीएच, बूम लंबाई 30 एम सहित लॉग ट्रेवल रेल गेज - 6 एम		35.10	35.10
	साइलो-रेपिड वैगन लदान स्थल के लिए 2000 एमटी		19.25	19.25
	धूल दमन प्रणाली और अग्नि शमन सुविधाएं जलापूर्ति और वितरण सहित		6.90	6.90
	इन मोशन वैगन ब्रिज		0.86	0.86
	वेबी डॉजर		4.00	4.00
	विस्तृत डिजाइन तथा परियोजना पर्यवेक्षण लागत @ 2% पर		3.88	3.88
	फुटकर व्यय @ 3%		5.82	5.82
			203.81	203.81
	(iii). विद्युत कार्य			
	विद्युत आपूर्ति और वितरण प्रणाली, उपकेंद्र सहित		36.20	36.20
	हाई-मास्ट लाइटिंग सहित प्रदीपन		1.00	1.00
	विस्तृत डिजाइन तथा परियोजना पर्यवेक्षण लागत @ 2% पर		0.74	0.74
	फुटकर व्यय @ 3%		1.12	1.12
			39.06	39.06
	(iv). विविध			
	सिविल लागत और उपस्कर लागत पर 5%		15.81	15.81
	ग्रहस्तन कार्यकलाप के लिए कुल पूंजीगत लागत (i + ii + iii)		331.94	331.94
III	कार्यो ग्रहस्तन कार्यकलापों के लिए प्रचालन लागत	-		
	(क) किराया प्रभार	-		
	- लोकोमोटिव	-	2.09	2.09
	(केओपीटी - 17.45 लाख रु. प्रति माह x 12 माह) (प्राधिकरण - 17.45 लाख रु. प्रति माह x 12 माह)	(प्राधिकरण -)		
	- वेबी डॉजर	-	1.94	1.94
	(केओपीटी - 13230/- रु. प्रति पाली x 10 प्रति पोत पाली x 147 पोत) (प्राधिकरण - 13230/- रु. प्रति पाली x 10 प्रति पोत पाली x 147 पोत)	-		
	- एक्सकावेटर	-	0.33	0.33
	(केओपीटी - 1156/- रु. प्रति घंटा x 8 घंटा x 360 दिन प्रति वर्ष) (प्राधिकरण - 1156/- रु. प्रति घंटा x 8 घंटा x 360 दिन प्रति वर्ष)	-		
	- हाईड्रॉ	-	0.18	0.18
	(केओपीटी - 620/-रु. प्रति घंटा x 8 घंटा x 360 दिन प्रति वर्ष) (प्राधिकरण - 620/-रु. प्रति घंटा x 8 घंटा x 360 दिन प्रति वर्ष)	-		
	- 10 एम पी लोडर	-	2.96	2.96
	(केओपीटी- 24696/-रु. प्रति पाली x 2 पाली x 2 पेलोडर x300 दिन) (प्राधिकरण - 24696/-रु. प्रति पाली x 2 पाली x 2 पेलोडर x300 दिन)	-		
	(ख). विद्युत लागत	-	5.90	5.90
	(केओपीटी- 1.4 यूनिट/ टन x 11.91 रु. प्रति यूनिट x 3.538 एमएमटीपीए) (प्राधिकरण - 1.4 यूनिट/ टन x 11.91 रु. प्रति यूनिट x 3.538 एमएमटीपीए)	-		
	(ग). ईंधन लागत			
	- वुल डॉजर		0.38	0.40
	(केओपीटी - 12 लीटर x 66 रु. प्रति लीटर x 16 घंटा प्रति दिन x 300 दिन) (प्राधिकरण - 12 लीटर/घंटा x 69.16 प्रति लीटर x 16 घंटा प्रति दिन x 300 दिन)	(प्राधिकरण -)		
	- लोकोमोटिव		0.38	0.40
	(केओपीटी- 32 लीटर प्रति घंटा x 66 रु. प्रति लीटर x 1788 घंटा अपराहन) (प्राधिकरण - 32 लीटर प्रति घंटा x 69.16 रु. प्रति लीटर x 1788 घंटा अपराहन)			

	(घ). मरम्मत और अनुरक्षण			
	- सिविल परिसंपत्तियां (सिविल कार्य पर 1%)		0.77	0.77
	- मकैनिकल और विद्युतकीय उपस्करर स्पीयर सहित (उपस्करर लागत 7%)		17.85	17.85
	(ङ). बीमा (सकल स्थायी परिसंपत्तियों पर 1%)		3.32	3.32
	(च). मूल्यह्रास			
	- सिविल कार्य @ 3.17%		2.44	2.44
	- मकैनिकल कार्य @ 6.33%		13.55	13.55
	- विद्युतकीय परिसंपत्तियां @ 9.5%		3.90	3.90
	(छ). अनुज्ञप्ति शुल्क (146984 वर्ग मीटर x 27.346 रु. प्रति माह x 12 माह)		4.82	4.82
	(ज). वेतन और उपरिव्याय पर अन्य व्यय (परिसंपत्तियों के सकल मूल्य का 5%)		16.60	16.60
	कुल प्रचालन लागत		77.41	77.45
IV	कार्गो प्रहस्तन कार्यकलापों के लिए आकलित राजस्व अपेक्षा तथा अप्रकट प्रशुल्क	-		
क.	-	-		
(i).	आकलित राजस्व अपेक्षा	-		
	(क). कुल प्रचालन लागत		77.41	77.45
	(ख).नियोजित पूंजी पर @ 16% प्रतिफल		53.11	53.11
	(ग). कार्गो प्रहस्तन कार्यकलापों से कुल राजस्व अपेक्षा		130.52	130.56
(ii).	राजस्व अपेक्षा का संविभाजन			
	(क).कार्गो प्रहस्तन प्रभार (एआरआर का 98%)		127.91	127.95
	(ख). भंडारण प्रभार (एआरआर का 1%)		1.31	1.31
	(ग). विविध प्रभार (एआरआर का 1%)		1.31	1.31
	(घ). कार्गो प्रहस्तन कार्यकलापों से कुल राजस्व अपेक्षा		130.52	130.56
(iii).	कार्गो प्रहस्तन प्रभार	-		
	(क). कार्गो प्रहस्तन प्रभार			
	- राजस्व अपेक्षा (रु. लाख में)		127.91	127.95
	- क्षमता (लाख टन प्रति वर्ष)		35.38	35.38
	- कार्गो प्रहस्तन की प्रति टन दर (विदेशी)		376.65	376.69
	(ख). भंडारण प्रभार			
	- राजस्व अपेक्षा (रु. लाख में)		130.52	130.56
	- भंडारण प्रभार आकर्षण के लिए कार्गो का %		60%	60%
	- भंडारण प्रभार आकर्षण के लिए की क्षमता (टन में)		2122848	2122848
	भंडारण प्रभार (निशुल्क अवधि से इतर)		केओपीटी द्वारा प्रस्तुत आकलन	प्राधिकरण द्वारा आशोधन आकलन
	-निशुल्क अवधि		10 days	10 days
	-निशुल्क अवधि के पश्चात् प्रथम 5 दिन		0.78	0.78
	-निशुल्क अवधि के पश्चात् 6 से 10 दिन तक		1.17	1.17
	- निशुल्क अवधि के पश्चात् 11वें दिन से आगे		1.56	1.56
	(ग). विविध प्रभार			
	- राजस्व अपेक्षा (रु. लाख में)		130.52	130.56
	- क्षमता (लाख टन प्रति वर्ष)		35.38	35.38
	- विविध प्रभार (रु. प्रति टन)		3.69	3.69

अनुलग्नक - II

भंडारण प्रभारों के परिकलन की गणना						
क्र.सं.	विवरण	निशुल्क दिवस	प्रथम स्लैब	द्वितीय स्लैब	तृतीय स्लैब	योग
1	इष्टतम क्षमता	35,38,080				
2	प्रत्येक स्लैब में दिन	10	5	5	0	
3	प्रत्येक स्लैब में कार्गो का %	40%	40%	20%	0%	100%
4	प्रत्येक स्लैब में मात्रा	1415232	1415232	707616	0	3838080
5	प्रदत्त महत्व		1.00	1.50	2.00	
6	औसतन प्रत्येक स्लैब में 50% समय लिया गया		3538080	8845200	0	12383280
7	प्रत्येक स्लैब में भारित मात्रा		3538080	13267800	0	16805880
8	राजस्व अपेक्षा					13051143.83
9	औसत प्रशुल्क प्रति टन प्रतिदिन					0.78
10	प्रत्येक स्लैब का प्रशुल्क		0.78	1.17	1.56	

अनुलग्नक-III

कोलकाता पत्तन न्यास

हुल्दिया गोदी परिसर, कोलकाता पत्तन न्यास, में बर्थ संख्या 3 के मशीनीकरण के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची

1. परिभाषाएं

इन दरमानों में, जब तक संदर्भ अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:

- 'तटीय पोत' का अर्थ नौवहन महानिदेशक / सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस प्राप्त भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- 'विदेशगामी पोत' का अर्थ तटीय पोत से भिन्न कोई पोत होगा।
- 'दिन' का अर्थ वह अवधि जो दिन के प्रातः 6 बजे से आरंभ होकर अगले दिन प्रातः 6 बजे समाप्त होगी।
- 'निशुल्क अवधि' का अर्थ वह अवधि जिसके दौरान कार्गो को विलंब शुल्क रहित भंडारण की अनुमति हो तथा इस अवधि में सीमाशुल्क द्वारा अधिसूचित छुट्टियां एवं टर्मिनल के गैर-प्रचालन दिवस शामिल नहीं होंगे।
- 'प्रतिदिन' का अर्थ प्रति कैलेंडर दिवस अथवा उसका भाग।

2. निर्धारण के सामान्य सिद्धांत:

(I) रियायती तटीय दर पर पोत संबंधी प्रभारों (सीआरसी) की उगाही के लिये मानदंड

- (क) "विश्वभर और तटीय" परिचालन के लिये भारतीय सामान्य व्यापारिक लाइसेंस धारक विदेशगामी भारतीय पोत को प्रहस्तन प्रभारों (एचसी) के संदर्भ में लागू तटीय दरें प्रभारित होंगी अर्थात् निम्नलिखित परिदृश्य में घाटशुल्क सहित जलयान से तट तक स्थानांतरण और क्वे से/को भंडार यार्ड से/को अंतरण।
 - तटीय गमन के लिए परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान ढोना।
 - तटीय गमन के लिए परिवर्तित नहीं परंतु किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान ढोना।

*केंद्रीय उत्पाद शुल्क और सीमा शुल्क बोर्ड का 25 फरवरी, 2002 का परिपत्र संख्या 15/2002-सीयूएस भारतीय ध्वज के विदेशगामी पोत को बिना किसी सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान ढोने की अनुमति देता है।

- (ख). विदेशी ध्वज का पोत पोत परिवहन महानिदेशक से विशिष्ट अवधि लाइसेंस और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय गमन के लिये परिवर्तन के मामले में ऐसे पोत द्वारा किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान/कंटेनर ढोने पर तटीय सामान/कंटेनर के लिये लागू तटीय दरें उगाही जायेंगी।

तटीय कार्गो/कंटेनर/पोतों के लिए प्रभार भारतीय रुपये में निर्धारित और वसूल किये जायेंगे।

(ii) पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) की उगाही के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली:

- (क) सामान्य व्यापारिकलाइसेंस धारी भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय गमन के लिए परिवर्तित कर सकते हैं। ऐसे पोत जी सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर भारतीय पत्तन के अपने प्रथम पत्तन पर तटीय गमन के लिए परिवर्तित हो सकते हैं, उन्हें तब तक किसी अन्य सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश की आवश्यकता नहीं है जब तक वे भारतीय तट पर गमन करते हैं।
- (ख) विदेशी ध्वज का विदेशगामी महानिदेशक, पोत परिवहन से विशिष्ट अवधि लाइसेंस और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय गमन के परिवर्तित हो सकते हैं।
- (ग) रियायती तटीय दर और विदेशी दर पर पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) की उगाही के लिए मानदंड:
 - ऐसे परिवर्तन के मामलों में, लदान पत्तन द्वारा तटीय दरें पोत के तटीय सामानों का लदान शुरू किए जाने के समय से प्रभार्य होंगी।
 - ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल अंतिम भारतीय पत्तन पर पोत द्वारा तटीय कार्गो उतराई प्रचालनों को पूरा किए जाने तक प्रभार्य होंगी, उसके तत्काल पश्चात विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी।
 - नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस धारक विनियुक्त भारतीय तटीय पोतों के लिये तटीय दरों की पात्रता के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होंगे।

(iii) विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:

- (क) प्रयोक्ता को दरमानों के अधीन विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा। उसी प्रकार से, टर्मिनल आपरेटर, विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
- (ख) दंडात्मक ब्याज की दर, भारतीय स्टेट बैंक द्वारा घोषित आधार पर से 2% अधिक होगी। दंडात्मक ब्याज की दर, टर्मिनल आपरेटर एवं प्रयोक्ता दोनों पर समान रूप से लागू होगी।
- (ग) वापसियों में विलंब की गिनती, सेवाओं के पूरा होने की तारीख से केवल 20 दिनों तक अथवा प्रयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, उनमें से जो भी बाद में हो, की जाएगी।
- (घ) प्रयोक्ता द्वारा भुगतान में विलंब की गणना, टर्मिनल आपरेटर द्वारा बिलों को प्रस्तुत करने की तारीख के बाद केवल 10 दिन की, की जाएगी। तथापि, यह उपबंध उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 में यथा विनिर्धारित सेवाएं लेने से पूर्व किया जाता है तथा/अथवा जहां इस दरमान में प्रभारों का भुगतान अग्रिम रूप में निर्धारित किया जाता है।
- (iv) सभी निर्धारित प्रभार, प्रत्येक बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (v) यदि वापसी योग्य राशि 100/- रुपए या उससे कम होंगी, तो वापसी के दावे पर विचार नहीं किया जाएगा। इसी प्रकार से टर्मिनल आपरेटर भी कोई अनुपूरक बिल अथवा कम मूल्य लेने के कारण बिल को प्रस्तुत नहीं करेगा, यदि टर्मिनल को देय राशि 100/- रुपए या उससे कम हो।
- (vi) टर्मिनल आपरेटर पर आरोप्य तर्कसंगत स्तर से अधिक के लिए प्रयोक्ताओं को प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- (vii) सभी तटीय जलयानों के लिए बर्थ भाड़ा प्रभार अन्य जलयानों के लिए तदनुसूची प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होने चाहिएं।
- (viii) (क) दरमानों में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर की हैं; इसी प्रकार से रियायत और छूट निम्नतम स्तर की है। टर्मिनल आपरेटर, यदि वह ऐसा चाहे तो अपेक्षाकृत कम दर लगा सकता है और/अथवा अधिक रियायत छूट दे सकता है।
 (ख) टर्मिनल आपरेटर भी, यदि वह ऐसा चाहे तो दरों के मान में निर्धारित दरों को लागू करने वाली निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत बना सकता है, यदि युक्तिकरण से प्रयोक्ताओं को प्रति इकाई दर में राहत मिलती हो और दरों के मान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक हों।
 (ग) परंतु कि टर्मिनल आपरेटर को ऐसा कम की गई दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने वाली शर्तों के युक्तिकरण की सार्वजनिक अधिसूचना देनी होगी और ऐसी कम की गई दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने वाली शर्तों में बाद में किए जाने वाले किसी भी परिवर्तन की सार्वजनिक अधिसूचना देते रहने होगी, बशर्ते कि निर्धारित नई दरें प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक न हों।
- (ix) किसी मद की मात्रा अथवा क्षमता के सकल भार/मापन की गणना करते समय, 0.5 तक के एवं सहित अंश, 0.5 के रूप में माने जाएंगे तथा 0.5 से ऊपर के यूनिट अंश, एक यूनिट के रूप में माने जाएंगे, सिवाय ऐसे मामलों में जहां अन्यथा उल्लेख न हो।

3. कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

क्र.सं.	वस्तु	यूनिट दर प्रति मी. टन (रुपयों में)	
		विदेशी	तटीय
1.	सभी प्रकार का कोयला व कोक, चूनापत्थर और तापीय कोयले से भिन्न एवं अन्य शुष्क कार्गो (लौह अयस्क, तथा लौह अयस्क पैलेट)	376.69	226.01
2.	तापीय कोयला, लौह अयस्क तथा लौह अयस्क पैलेट	376.69	376.69

टिप्पणी:

उक्त निर्धारित कार्गो प्रहस्तन प्रभार, कोयला/कोक, चूनापत्थर तथा अन्य शुष्क बल्क कार्गो के पोत से उतरायी के लिए समेकित प्रभार है और उतरायी के पश्चात् इन्हें भंडार स्थल पर ले जाना, स्टैकयार्ड में 10 दिनों तक की निशुल्क अवधि के लिए भंडारण तथा वैगनों ट्रकों पर लदान इस समेकित प्रभार में घाट-शुल्क एवं श्रमिकों तथा/अथवा उपकरण, जहां आवश्यक हो, की आपूर्ति और दरमान विशेष रूप से न निर्धारित अन्य सभी प्रकार के प्रभार शामिल है।

4. भंडारण प्रभार:

स्टैकयार्ड में भंडारित कार्गो के लिए भंडारण प्रभार, अनुमत निशुल्क अवधि के बाद, निम्नलिखित होंगे:

विवरण	दर प्रति मी. टन प्रति दिन अथवा उसका एक भाग (रुपयों में)
निशुल्क अवधि	10 दिन
निशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद पहले पांच दिन	0.78
निशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद छठे दिन से 10वें दिन तक	1.17
11वें दिन से एवं उसके बाद	1.56

टिप्पणियां:

- निशुल्क अवधि उस दिन के अगले दिन से प्रारंभ होगी, जब कार्गो का कार्य पूरी तरह से संपन्न हो जाता है।
- निशुल्क अवधि के प्रयोजन के लिए, टर्मिनल के गैर-कार्य दिवस एवं सीमाशुल्क द्वारा अधिसूचित छुट्टियां शामिल नहीं होंगी।
- भंडारण प्रभार, सभी दिनों के लिए देय होंगे, जिनमें निर्धारित निशुल्क दिनों के बाद कार्गो के ठहराव के कारण टर्मिनल के गैर-कार्य दिवस एवं सीमाशुल्क द्वारा अधिसूचित छुट्टियां शामिल होंगी।
- कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए नहीं लगेंगे, जब टर्मिनल आपरेटर, प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर, आपरेटर पर आरोप्य कारणों से कार्गो की सुपुर्दगी/कार्गो के नौवहन की स्थिति में नहीं होता।

5. विविध प्रभार:

सभी विविध सेवाओं के लिए समेकित प्रभार, जैसे झाड़ू लगाना, वैगनों, ट्रकों का तोलन, कार्गो की प्राप्ति/सुपुर्दगी इत्यादि के लिए 3.69 रुपये प्रति टन की दर पर उगाहे जाएंगे।

6. उक्त खंड 3 से खंड 6 तक के लिए सामान्य टिप्पणियां:

- प्रशुल्क सीमा को मुद्रा स्फीति से जोड़ा जाएगा किंतु 1 जनवरी, 2018 एवं संबंधित वर्ष की 1 जनवरी के बीच होने वाले थक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में कमी-वैशी, 60% की सीमा तक होगी। प्रशुल्क सीमा का स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा तथा समायोजित प्रशुल्क सीमा संबंधित वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक लागू होगी।
- वाणिज्यिक परिचालन (सीओडी) की तिथि से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक प्रशुल्क, इस वर्ष के संबंधित सूचकांक संदर्भगत प्रशुल्क तक सीमित रहेगा, जोकि अधिकतम सीमा होगी। वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 2.2 में किए गए प्रावधान के अनुसार सूचकांक के आधार पर प्रत्येक वर्ष उपर्युक्त संदर्भगत प्रशुल्क स्वतः संशोधित हो जाएगा, जोकि समय लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा। तथापि, लाइसेंस धारक को यह छूट होगी कि वह परिचालन के दूसरे वर्ष के बाद से कार्य-निष्पादन मानकों ("कार्य-निष्पादन संभव्य प्रशुल्क") के साथ प्रशुल्क का प्रस्ताव भेजे। इस प्रकार का कार्य-निष्पादन, संबंधित वित्तीय वर्ष के लिए आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से पूर्व, कम से कम 90 दिनों पर, संबंधित वर्ष

- के लिए सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क के अतिरिक्त होगा। इस प्रकार का कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क, संबंधित वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क 15% से ऊपर एवं उससे अधिक नहीं होगा (यह प्रशुल्क की सीमा होगी)। कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष के पहले दिन से लागू होगा और समग्र वित्तीय वर्ष के लिए लागू रहेगा।
- (iii) परियोजना के रियायत करारनामा के अंतर्गत नियुक्ति किए गए स्वतंत्र अभियंता से एक प्रमाण-पत्र के साथ इस प्राधिकरण को यह प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाएगा जिसमें पिछले 12 महीनों में कार्य-निष्पादन की उपलब्धियों का उल्लेख किया गया हो, जैसा कि लाइसेंस करारनामा में अथवा परिचालन के प्रथम वर्ष के परिचालन के महीनों की वास्तविक संख्या के लिए जैसा भी मामला हो, समाविष्ट किया गया है।
- (iv) प्रस्ताव की प्राप्ति पर यह प्राधिकरण वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 5 में यथा रेखांकित कार्य-निष्पादन मानकों की उपलब्धियों पर प्रस्ताव-प्राप्ति के 7 दिन के अंदर महापत्तन न्यास के विचारों की अपेक्षा करेगा।
- (v) लाइसेंस धारक द्वारा पिछले 12 महीनों में लाइसेंस करारनामे में यथा समाविष्ट कार्य-निष्पादन मानक पूरा न करने की स्थिति में यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क की अधिसूचना के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और लाइसेंस धारक आगामी वर्ष के लिए ही केवल लागू सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क का पात्र होगा।
- (vi) महापत्तन न्यास के विचारों पर ध्यान दिए जाने के पश्चात् यदि यह प्राधिकरण इस बात के लिए संतुष्ट है कि लाइसेंस करारनाम में समाविष्ट कार्य-निष्पादन मानक प्राप्त कर लिए गए हैं तो यह 15 मार्च तक कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क को अधिसूचित कर देगा जो कि आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से लागू होगा।
- (vii) कार्य-निष्पादन से संबद्ध के प्रस्ताव पर विचार करते समय यह प्राधिकरण कार्य-निष्पादन मानकों और प्रचालन द्वारा इनका पालन किए जाने पर ध्यान देगा। यह प्राधिकरण लाइसेंस धारक द्वारा कार्य-निष्पादन मानक पूरा किए जाने अथवा अन्यथा के आधार पर कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार अथवा रद्द किए जाने पर निर्णय लेगा। सूचीबद्ध संदर्भगत प्रशुल्क और कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क का निर्धारण वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के साथ संबद्ध परिशिष्ट में दर्शाए गए चित्रण के अनुसार होगा।
- (viii) प्रचालन के तीसरे वर्ष से लाइसेंस धारक से प्राप्त कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 महीनों की अवधि में कार्य-निष्पादन मानक पूरे करने के तहत इस प्राधिकरण द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जाएगा। लाइसेंस धारक तीसरे वर्ष से आगे कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क के लिए, 1 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त उपलब्धि प्रमाण-पत्र के साथ कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा, कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी होगा।

अनुलग्नक-IV

निष्पादन मानक

हल्दिया गोदी परिसर, कोलकाता पत्तन न्यास, में "बर्थ संख्या 3 के मशीनीकरण" के लिए निष्पादन मानक अनुसूची

सकल बर्थ उत्पादन

ये प्रतिमान विभिन्न किस्म के कार्गो के लिए टर्मिनल की उत्पादकता (सकल बर्थ उत्पादन) से संबंधित है। कोयला/कोक के मामले में टर्मिनल की सक्षमता (मशीनीकरण, प्रहस्तन विधि) और पार्सल का आकार सकल बर्थ उत्पादन का निर्धारित करेगा। उच्च टर्मिनल सक्षमता और पार्सल का आकार बड़ा होने से उत्पादकता ऊंची होगी। सकल बर्थ उत्पादन का परिकलन एक महीने के दौरान जलयान से प्रहस्तित कुल कार्गो को जलयान द्वारा टर्मिनल पर बिताए गए समय से विभक्त करके और टर्मिनल पर उस महीने में जलयान कार्य दिवसों की संख्या से गुणा करके किया जाता है। जलयानों के कार्यदिवसों की संख्या का निर्धारण करते समय, सभी जलयानों द्वारा उस माह में बिताये गए कुल घंटों में से प्रति जलयान 4 घंटे की बर्थ छूट को कुल घंटों में से घटा दिया जाता है और उसे 24 से भाग किया जाता है।

कोयला/कोक, चूनापत्थर और अन्य शुष्क बल्क कार्गो के लिए सकल बर्थ उत्पादन के मानक इस प्रकार हैं:

- पानामैक्स पोतों के लिए सकल बर्थ उत्पादन – 20,000/दिन/बर्थ
- हैंडीमैक्स पोतों के लिए सकल बर्थ उत्पादन – 20,000/दिन/बर्थ

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 7th May, 2019

No. TAMP/41/2018-KOPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Kolkata Port Trust (KOPT) for fixation of reference tariff for the project “Mechanization of Berth No. 3 at Haldia Dock Complex (HDC) of KOPT on Design, Build, Finance, Operate, and Transfer (“DBFOT”) basis” for the period of thirty years, as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports**Case No. TAMP/41/2018-KOPT****Kolkata Port Trust**

...

Applicant**QUORUM**

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER(Passed on this 29th day of March 2019)

This case relates to the proposal received from Kolkata Port Trust (KOPT) for fixation of reference tariff for the project “Mechanization of Berth No. 3 at Haldia Dock complex (HDC) of KOPT on Design, Build, Finance, Operate, and Transfer (“DBFOT”) basis”, for the period of thirty years.

2.1. The KOPT had initially filed a proposal dated 11 May 2018 for fixation of reference tariff for the project “Mechanization of Berth No. 3”. The said proposal was taken up on consultation with the concerned users/ user organisations, Major Coal importers/ Iron ore exporters and the prospective bidders as suggested by the KOPT. Some of the users/ user organisations had furnished their comments. These comments were forwarded to the KOPT as feedback information. The KOPT has responded vide its letter dated 26 February 2019.

2.2. The Joint hearing on the proposal was held on 07 June 2018 at the KOPT premises. At the joint hearing, the KOPT and the users/ user organisations, prospective bidders made their submissions. Accordingly, the KOPT was requested to review its proposal with regard to proposed storage schedule in light of the feedback of bidders and other user organisations received during the joint hearing.

2.3. We have vide our letter dated 5 June 2018 sought certain additional information/ clarification on the proposal from KOPT.

2.4. After several reminders dated 5 July 2018, 1 August 2018, 27 August 2018, 21 September 2018 and 04 December 2018 to furnish all the requisite information to us to enable us to pass Orders, the KOPT vide its letter dated 15 January 2019 has forwarded a revised proposal for fixation of Upfront tariff for Mechanization of Berth No.3 at Haldia Dock Complex on DBFOT basis on PPP mode for a concession of 30 years.

3.1 The main submissions of the KOPT in its revised proposal are as follows:

- (i) A proposal for approval of up-front Tariff on PPP mode related to Mechanization of Berth no. 3 of Haldia Dock Complex was sent to TAMP vide letter no.(Engg)/1037/67 dated 11/05/2018.
- (ii) The pre-bid conference w.r.t the RFQ of the aforesaid project was held on 28/03/2018. The hearing of TAMP was also held on 07.06.2018.
- (iii) In the meeting taken by Hon'ble Minister of Shipping on 12.07.2018 at Visakhapatnam, it was decided that the proposed project would be taken up on EPC mode from KOPT's internal resources. Accordingly, DIB proposal was sent to Ministry of Shipping.
- (iv) In the DIB meeting held on 14.12.2018 at New Delhi chaired by Secretary (Shipping), it was decided that the Project will be implemented through PPP mode. Accordingly, the KOPT was asked to submit a fresh proposal for appraisal by the SFC at the earliest. [The KOPT has furnished the Minutes of the DIB meeting along with its revised proposal.]
- (v) Hence, revised proposal for fixation of tariff on PPP mode has been prepared.

3.2. The backdrop of the project as furnished by KOPT along with its proposal dated 15 January 2019 are as follows:

- (i) The assessed capacity of the Haldia Dock Complex (HDC) is 50.9 million tonnes. The traffic at HDC has increased during the financial year 2017-18 at 40.5 million tonnes as compared to the last year at 34.14 million tonnes. The traffic at HDC had declined during the last few years from 42.3 million tonnes in 2005-06 to minimum of 28.08 million tonnes in 2012-13 and picked up gradually. The traffic handled at HDC during last eight years is as follows:

(in Million Tonnes)

Year	POL	Iron Ore	Fertilizers & Fert. Raw Materials	Coal	Containers	Other/ Misc. Cargo	Total
2010-11	9.65	5.95	0.46	8.18	2.84	7.92	35.00
2011-12	7.91	3.94	0.52	7.29	2.62	8.74	31.02
2012-13	6.19	1.71	0.39	6.48	2.87	10.44	28.08
2013-14	6.10	2.17	0.56	6.95	2.23	10.50	28.51
2014-15	5.52	2.34	0.80	7.24	1.96	13.15	31.01
2015-16	7.09	0.87	0.64	7.27	1.37	16.27	33.51
2016-17	6.78	1.16	0.47	7.34	2.47	15.92	34.14
2017-18	8.14	1.58	0.70	9.50	2.67	17.91	40.50

- (ii) Kolkata/ Haldia have a vast hinterland, comprising the entire Eastern India including West Bengal, Bihar, Jharkhand, eastern part of Uttar Pradesh, north east of Madhya Pradesh, Chhattisgarh, Assam and other North Eastern States and the two landlocked neighboring countries viz. Nepal and Bhutan. But the primary hinterland consists of West Bengal, Jharkhand and Bihar which have major industries consuming fuel/ raw materials imported through this port. The industrial development, commerce and trade of this vast hinterland are inseparably linked to the life and development of Kolkata Port and vice-versa.
- (iii) The existing facilities for handling dry bulk at Port is as follows:

Berth	Length in m	Cargo Handled	Capacity * (million tonnes)	Remarks
Inside Dock Basin				
Berth 2	260	Coal, Coke, Limestone, Iron ore	4.00	2 MHC's for loading / unloading of coal
Berth 3	337	POL products, Paraxylene, Chemicals	1.75	Bare berth
Berth 4	284	Coal, Coke, Ore	3.70	Mechanized berth for loading Thermal coal
Berth 4 A	245	Coal	3.50	Mechanized berth for unloading Coal
Berth 4 B	181	Coal, coke, iron ore	4.00	2 MHC's for loading / unloading of coal
Berth 6 & 7	234	Vegetable oil, chemicals, iron ore	2.00	Berth no.6 & 7 is presently used for unloading of Liquid cargo
Berth 8	218	Coal, coke	4.00	2 MHC's for loading / unloading of coal
Floating Jetty	150	Coal, Gypsum	2.50	One Floating & one crane for grab unloading
Total:			25.45	

(*) Capacity as re-assessed by HDC.

- (iv) The existing Coal Berths Occupancy (BO) at Port is as follows:

Berth No	Cargo	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18
2	Coal	81.10%	85.98%	86.43%	78.11%	86.80%
8	Coal	79.88%	83.78%	88.02%	78.62%	83.99%
4A	Coking coal	73.71%	65.99%	70.71%	71.99%	78.02%
4B	Mix coal	64.82%	76.69%	83.74%	78.90%	86.31%
All	All coals	62.12%	58.80%	71.35%	66.59%	72.83%
Total	All 13 berths	*69.53%	*66.92%	73.98%	69.38%	72.83%

*Excluding Berth No. 5

** Berth No. 2, 4, 4A, 4B & 8.

- (v) Due to growing need for handling dry bulk and other developments in the hinterland, HDC has decided to review the proposal of Mechanisation of Berth 3 with reference to the traffic demands. Accordingly, HDC engaged IPA to prepare a Feasibility Report of the proposed investment. [The Feasibility Report for Mechanisation of Berth No 3 at Haldia Dock Complex has been submitted by IPA.]
- (vi) However, HDC saw that capacity of some of the equipment recommended by IPA is on higher side. Accordingly, HDC has prepared a Detailed Project Report (DPR) and concept layout of the Plant. Estimate of ₹ 331.94 Crores plus GST of the project have been prepared based on budgetary offer from the EPC Contractors and on the basis of existing order rate of HDC.

3.3. The salient features of the project as furnished by the KOPT are as follows:

- (i) The project envisages a fully mechanized berth with a dedicated stockyard with equipment for dispatch by Rail. Such a system can handle only import of Coal. However, considering the uncertainties in the coal traffic, it is recommended that the facility could have a flexibility to handle suitable other dry bulk cargo, which, could be handled with certain provisions for cleaning the conveyors and the stockpiles. One of such commodity could be limestone whose traffic has been generally on the rise.
- (ii) The berth is located inside the impounded Dock basin of Haldia Dock Complex. The berth no. 3 has a length of about 337 M and a width of 15.75 m. The berth can handle panamax vessels upto 90,000 DWT with LOA up to 230 m and an average parcel size of 24,000 tonnes.
- (iii) The berth will be equipped with 2 no rail mounted gantry grab type unloaders with a capacity of 1500 TPH each. For this purpose, the existing berth no 3 structure has to be provided with rails over which the unloaders will travel on the quay. The rail span of the proposed gantry grab unloaders have to be tailor made (13.687) to suit its width.
- (iv) The coal/ coking coal unloaded by the two unloaders will be discharged into a single dock conveyor to be located on the rear side of the main berth structure on the piles and interconnecting beams. This conveyor will be an elevated one with a rated capacity of 3000 TPH commensurate with the capacity of two unloaders. The coal from the dock conveyor will be conveyed through an elevated conveyor system to cross over the main road behind berth and then to the yard conveyor for stacking.
- (v) The coal from the stack yard reclaimed by stacker cum reclaimer (operating in reclaiming mode) will be conveyed to a stationary silo. Two no Stacker cum Reclaimers each having a rated capacity of 3000 TPH for stacking 2000 TPH capacity for reclaiming are planned for stock piling coal into the stack yard and then for evacuation through wagon loading.
- (vi) The coal from the stationary silo will be loaded into railway wagons through a rapid wagon loading system in which the wagons will be moving.
- (vii) The system will have a substation for receipt and distribution of HT and LT power for operating the mechanized system consisting of two no gantry grab unloaders, the belt conveyor system, two no stacker cum reclaimers, rapid wagon loading system, supporting utilities etc. The estimated power requirement of about 1.8 MVA will be available from the port's main substation where adequate spare capacity is available. As such the prospective BOT operator has to lay HT power supply cables from the port's substation to the proposed substation of the Berth 3.

- (viii) The stack yard for transit storage of coking coal, non-coking coal will be located in the designated stack yard to be situated in the back-up area of berth no 3. This area is same as the area in which the iron ore used to be stacked when berth no 3 was an iron ore loading facility. The land earmarked for the purpose will have an area of about 1,13,000 sq.m. excluding silo. However, total area earmarked for complete project is 1,46,984 sq.m except Berth no. 3.
- (ix) The railway yard for evacuating the material from the transit stack yard will be located in the existing railway yard where an old iron ore tippler was located (now defunct) The evacuation of coal will be through a rapid in-motion wagon loading system with a SILO. The proposed railway yard for Berth 3 will have two railway lines with a length go about of 1900 m for each line. One line is meant for rapid wagon loading and the line is planned to accommodate two rake lengths and the second line is planned for engine escape. The two lines proposed are planned adjacent to the existing lines in a green field area.
- (x) The material handling system has been designed as ship-shore transfer through Rail Mounted Gantry Grab Unloaders, a conveyor system for transfer from berth to stack yard and handling at yard through two Stacker cum Reclaimer for stacking and a conveyor to carry the material from the stack yard to rapid loading SILO and finally loading of coal from SILO into wagons in-motion. The system will incorporate necessary pollution control measures.
- (xi) Ship - Shore Transfer:
 - (a) Considering the capital cost, operational flexibility and proven performance, it is proposed to equip the berths with two Gantry Grab Unloaders each having a rated capacity of 1500 TPH.
 - (b) Due to draft limitations in Haldia, vessels come with part load, having discharged the top portion of the hatches at another deep draught port.
 - (c) When a fully loaded ship is discharged, the productivity will be higher as the grabs can take bite at the top of hatch with full grab content and less lifting height as compared to part discharged vessel. Thus, its average discharge rate will be high. But in a partially loaded ship, the initial lift height itself will be more as the hatch content is already reduced. For clearing the last portion, the lifting height is more and the grab content is also less. All these cumulatively reduce the average productivity. Hence the quantity of coal available for the cream bite of the grab will be limited.
 - (d) As the hatch gets emptied, the remaining coal is to be heaped at one place by a baby dozer to be lowered into the hatch. The baby dozer moves around shifting the scattered coal into a heap sufficient for the grab to bite into and lift. This process will involve some operational time as the grab content will largely get reduced as compared to a cream bite.
 - (e) The average productivity for coking coal and non-coking coal has been 18,084 TPD and 20,834 TPD for 2016-17. For 2015-16 the corresponding figures are 16,981 TPD & 17,116 TPD. Hence, taking the aforesaid issues into consideration, it is proposed that an average productivity of 20,000 TPD could be considered.
- (xii) Berth - Stockyard Transfer:

Keeping in mind the level of pollution that could be created due to handling by Dumper and Payloader system, it is planned to have a conveyor system. The Unloaders planned will have integral hoppers, the coal unloaded will be conveyed through hopper and shuttle conveyor to an elevated jetty conveyor located on the rear side of Unloaders. The jetty conveyor will transfer the material into another conveyor through which the coal will be transferred to the yard stacking conveyors and finally transferred through stacker cum reclaimers into the stack yard. The conveyor system will have a matching rated capacity of 3000 TPH.
- (xiii) Layout of Stackyard:

The material received through the conveyors and the stacker cum reclaimer into the stack yard will be stacked in a geometric shaped stockpiles. The stack yard is proposed to be equipped with two no Stacker cum reclaimers. The conceptual layout of stack yard as proposed will have a capacity of about 2.00 Lakh tonnes.

(xiv) Evacuation :

It is proposed that 80% the cargo will be evacuated by rail and 20% of the cargo will be evacuated through Road. Thus about 2 to 3 rakes per day will be required for evacuation of planned annual throughput.

(xv) Mainly Coal, Coke, Limestone and other compatible dry bulk cargoes are proposed to be handled at this facility.

(xvi) **Calculation of Optimal Capacity**

The optimal capacity of the terminal is reckoned as 70% of the maximum capacity. The optimal capacity is the lower value of the optimal quay capacity and optimal stack yard capacity.

(a) Optimal Capacity of Stockyard (As per TAMP guidelines)

For a coal terminal TAMP guide line stipulates that the optimum yard capacity is 70% of maximum coal that could pass through the yard and is derived from the following formula.

$$\text{Optimal Yard capacity} = \frac{0.7 \times A \times U \times Q \times T}{100} \text{ tons.}$$

Where

A - Area of the yard made available by the port for development in sq.m.

Q - Quantity that could be stacked per sq.m. of area

T - Turnover ratio of the plot in a year

U - Percentage of total yard area that could be used for stacking

Total area of stockpiles = 54,000 m²

Quantity that could be stacked per m² = 5.2 Tonne

Considering an evacuation rate of 2.6 rakes per day with each rake carrying 3800 Tons, the rate of evacuation per day is taken as 9880

Dwell time = $0.7 \times 54,000 \times 5.2 / 9,880 = 20$ days

The average Plot turnover ratio in a year would therefore be $360/20 = 18$

Yard capacity $(0.7 \times 54,000 \times 5.2 \times 20) = 3.538$ MTPA,

Say 3.5 MTPA

(b) Optimal Quay capacity

Average handling rate is 20,000 tonnes per day. Following TAMP Guidelines, the optimal capacity of the terminal is calculated using the following formula.

Optimal capacity

$$= 0.7 \times \frac{S1 \times P1}{100} + \frac{S2 \times P2}{100} + \frac{S3 \times P3}{100} + \dots \times 365$$

Where, S1 - Percentage share of capacity of Cargo type 1

P1 - Handling rate of the vessel carrying Cargo type 1

S2 - Percentage share of capacity of Cargo type 2

P2 - Handling rate of the vessel carrying Cargo type 2

S1, P1, S2, P2 and so on depending on the number of different types of Cargo to be handled at the berth of the particular port.

In the present proposal, the share of Panamax vessels and Handymax vessels are considered as 80% and 20% respectively based on the current trend.

According to the formula, the optimum capacity of the new berth (where only coal will be handled), works out to

$365 \times 0.7 \times 20,000 \approx 5.11$ MTPA say 5.00 MTPA

Therefore, the Optimum capacity of the TERMINAL: **3.5 MTPA** (Lower of the two)

Hence the optimal capacity of the terminal is considered as 3.5 MTPA.

(xvii) Capital Cost :

The total capital cost of the project is estimated at ₹. 331.94 Crores. The summary break-up is as follows:

No.	Description	Amount (₹ in Crore)
A. Civil Cost		
1	Revamping of the Existing Berth to accommodate the Loaders and other Machineries	2.54
2	Civil Foundation for Conveyer Structure	5.00
3	Civil Works for Silo System	5.00
4	Construction of New Railway Lines for Rapid Wagon Loading System	24.25
5	Extension of existing Track Line of Stacker cum Reclaimer	3.28
6	Service Road	4.65
7	RCC Drain	2.66
8	Compound Wall	3.65
9	Laterite Hard Standing of the Yard	8.10
10	Detailed Designs & Project Supervision costs @ 2%	1.18
11	Contingencies @ 3%	1.77
12	GST on Civil works @ 18%	11.18
	Civil Cost including GST (Total A)	73.26
B. Mechanical Equipment Cost		
1	1500 TPH Rail Mounted Gantry Grab Unloader including 25 CBM Grab with rail span of 13.687 M.	90.00
2	Conveyor 3000 TPH capacity (Approx 2200 m) including transfer points	38.00
3	Stacker cum Reclaimer— Stacking-3000 TPH, Reclaiming - 2000 TPH, with Boom Length-30 m, Long travel rail gauge- 6m	35.10
4	SILLO- for rapid Wagon Loading site 2000 MT	19.25
5	Dust suppression system and Fire Fighting facilities including water supply and distribution.	6.90
6	In motion Weigh Bridge	0.86
7	Bull Dozer	4.00
8	Detailed Designs & Project Supervision costs @ 2%	3.88
9	Contingencies @ 3%	5.82
10	GST on Mechanical Works @ 18% [Assumed Full ITC] *	0.00
	Mechanical Cost (Total B)	203.82
C. Electrical Works		
1	Electrical Power supply and distribution System including substation	36.20
2	Illumination including High mast lighting	1.00
3	Detailed Designs & Project Supervision costs @ 2%	0.74
4	Contingencies @ 3%	1.12
5	GST on Mechanical Works @ 18% [Assumed Full ITC] *	0.00

	Electrical Works Cost (Total C)	39.06
	Total (A + B + C)	316.13
	D. Miscellaneous Costs	
	5% of civil & equipment cost	15.81
	TOTAL CAPITAL COST (A+B+C+D)	331.94
	E. Berth Hire Activity	0.00
	GRAND TOTAL OF CAPITAL COST	331.94

* **Note:** Input Tax Credit can be availed on GST paid on Mechanical/ Electrical costs. Hence not considered as Cap-ex and consequent Fixed assets.

(xviii) **Calculation of Total Operating Cost**

₹. Crores

Sl. No.	Particulars	Amount
1.	Hire Charge	
	One High Power Locomotive (without Fuel)	2.09430
	Four Baby Dozers (All inclusive rate)	1.94481
	One Excavator (All Inclusive Rate)	0.33293
	One Hydra (All inclusive rate)	0.17856
	Two 10 MT Pay Loaders for road evacuation (All inclusive)	2.96352
2.	Power Cost 1.4 units/ tonne, Effective Levy-Rs 11.91 per KWH Energy Charge- Rs 7.15 per KWH, Demand Charge-₹ 384.00 per KVA for 1600 KVA, Govt Duty- 17.5%, Line Loss-2.6%, KOPT's Overhead Charge-19.25%]	5.90
3.	Fuel Cost	
	Locomotive 32 ltrs per hour * Rs.66.00 per litre *1788 hours p.a.	0.38
	Bull Dozer (12 ltrs per Hour @ Rs 66.00 per ltrs for 2 shifts per day for 300 days)	0.38
4.	Repair & Maintenance	
	Civil Assets (1% on civil work)	0.77
	Mechanical & Electrical Equipment including spares (7% on equipment cost)	17.85
5.	Insurance (1% on Gross fixed assets)	3.32
6.	Depreciation	
	Civil Work @ 3.17%	2.44
	Mechanical Work @ 6.33%	13.55
	Electrical Assets @ 9.5%	3.90
7.	License Fee [146984 sqm @ 27.346 per sqm per month)	4.82
8.	Other Expenses towards salaries and overheads (5% on gross value of assets)	16.60
	Total Operating Cost	77.41

(xix) **Calculation of Annual Revenue Requirement**

As per TAMP guidelines, the Annual Revenue Requirement is the aggregate of operating cost and Return on Capital @ 16% on capital employed. The following table provides the calculations.

(a) **Revenue Requirement for Cargo Handling Activity**

(₹. in Crores)

Estimated Revenue Requirement	Amount
(a) Operating Cost	77.41
(b) Return of Capital Employed @ 16%	53.11
Total Revenue Requirement (a) + (b)	130.52

(b) **Apportionment of Annual Revenue Requirement (Cargo Handling Activity):**

The TAMP guidelines, prescribed that the Annual Revenue Requirement (ARR) of Cargo handling activity be divided into three categories i.e. Cargo handling charges, Storage Charges and Miscellaneous charges at @ 98%, 1% and 1% respectively. Accordingly, the ARR is further apportioned as under:

(₹.in crores)

Activity		Amount
(a) Cargo Handling Charges	98%	127.90
(b) Storage Charges	1%	1.31
(c) Miscellaneous Charges	1%	1.32
Total Revenue Requirement (a) + (b) +(c)	100%	130.52

- (xx) The share of Overseas and Coastal movements for Dry Bulk Cargo (Coal, Limestone etc.) is considered to be around 90% and 10% respectively. Accordingly, based on the Optimum capacity of the cargo to be handled at the proposed project facilities and the annual revenue requirement, the KOPT has calculated proposed tariff.

3.4. The KOPT has sought approval for the following:

(i) **Cargo Handling Charges**

Sl. No.	Commodity	Unit Rate in ₹. per Metric Tonne or part thereof	
		Foreign	Coastal
1	All types of Coal / Coke, Limestone and other Dry Bulk Cargoes (Other than Thermal Coal, Iron Ore & Iron Ore Pellets)	376.65	225.99
2	Thermal Coal, Iron Ore & Iron Ore Pellets.	376.65	376.65

(ii) **Storage Charges**

The Annual Requirement towards storage charges is ₹ 1.31 crores. It is expected that only 35% of the cargo may be stored beyond the free days of 10. Accordingly, the working of Storage charges for the cargo stored in the stack yard beyond the free period is as under:

Working for calculation of storage charges (Berth No.3)						
Sr. No.	Particulars	Free days	1st slab	2nd slab	3 rd slab	Total
1	Optimum Capacity	35,38,080				
2	Days in each slab	10	5	5	0	
3	%age of cargo in each slab	40%	40%	20%	0%	100%
4	Qty in each slab	1415232	1415232	707616	0	3838080
5	Weights assigned		1.00	1.50	2.00	
6	50% time is taken in each slab on an average		3538080	8845200	0	12383280
7	Weighted Qty in each slab (50% time taken in each slab on an average)		3538080	13267800	0	16805880
8	Revenue requirement					13051143
9	Tariff for each slab		0.78	1.17	1.56	

Hence, the proposed storage charges for the cargo stored in the stack yard beyond the free period are as follows:

Description	Rate in ₹. per MT per Day or part thereof
Free period	10 days
First five days after expiry of free period	0.78
6th day to 10th day after expiry of free period	1.17
From 11th day onwards	1.56

(iii) **Miscellaneous Charges**

The Annual Requirement towards Miscellaneous charges is ₹.1.31 crores. Accordingly, composite charge for all the miscellaneous services is proposed by KOPT at ₹. 3.69 per tonne.

Sr. No.	Particulars	₹. in crores
i.	Revenue Requirement (a)	1.31
ii.	Capacity of the Terminal (MMTPA) (b)	3.50
	Misc charges per tonne (a) / (b)	3.69

3.5. The Performance Standards as proposed by the KOPT is as follows:

- The parameter deals with the productivity of the terminal (Gross Berth Output) for different types of cargo.
- In case of coal/coke/limestone/other dry bulk cargo, the capability of the terminal (mechanization, method of handling) and parcel size will determine the Gross Berth Output. Higher terminal capability and greater parcel size will lead to high productivity.
- The Gross Berth Output shall be calculated by taking the total cargo unloaded from the ships during a month in the terminal divided by the total number of working days of the ships in that month at that terminal.

- (iv) The number of working days of the ships shall be determined by subtracting 4 hours per ship from the total hours spent by all the ships at that terminal in the month in question and dividing it by 24.
- (v) The norms of Gross Berth Output for Coal/ Coke/Limestone/Other Dry Bulk Cargoes are as follows:
- Gross Berth Output for the Panamax Vessels – 20,000/ Day /Berth.
 - Gross Berth Output for the Handymax Vessels – 20,000/ Day /Berth.

3.6. The KOPT vide its letter no. GM/(Engg)/1017/TAMP/264 dated 08 February 2019, has forwarded a copy of the Board Resolution approving the revised proposal of KOPT.

4.1. The salient differences between the earlier proposal of KOPT filed in May 2018 and the proposal of January 2019 are tabulated below:

Sl. No.	Salient features	May 2018 proposal	January 2019 Proposal
1	Capital Cost (` . in crores)	323.44	331.94
2	Storage area (in Sq.m)	45000	54000
3	Optimal Terminal Capacity (in MTPA)	3.276	3.530
4	Evacuation	100% through rail	80% through rail & 20% through road
5	Total operating cost (` .in crores)	66.36	77.41
6	Total revenue Requirement (` . in crores)	118.11	130.52
7	Foreign Cargo Handling Charges per MT in ₹	368.05	376.65
8	Coastal Cargo Handling Charges per MT in ₹	220.83	225.99

4.2. As per KOPT, the changes have arisen in the KOPT proposal of January 2019 vis-à-vis May 2018 proposal on account of the following:

- (i) In the revised proposal, the capital cost estimate has been changed on account of the following:
- (a) The capacity of some of the equipments have been changed.
 - (b) The cost of Jetty revamping and yard development has been taken into consideration in the estimate.
 - (c) Some of the Equipments like Locomotive and Front End Loader have been considered on Hiring basis rather than owning as the equipment will be used as per the operational and maintenance requirements only. Normally Ports own Locomotive for operation. However, nowadays Ports are Hiring Locomotive for avoiding owning of equipment and manpower. If the PPP operator owns the above equipment, the idling cost of equipments and manpower will be loaded in the estimate. So the estimate by considering hired equipment will make it more realistic.
- (ii) IPA did not consider the equipment like high capacity Front End Loader as the evacuation was proposed 100% through rail. However, two nos. High Capacity Front end loader has been considered for road evacuation. These equipments have been considered on hiring basis as those equipment may not be required every day and 24 hours. Hence, the hiring will reduce the idling cost of the equipments. However, for operational requirement like road evacuation and maintenance those equipment's are essential which has not been considered by IPA.

4.3. A comparative statement of the charges proposed in the revised proposal dated 15 January 2019 vis-à-vis the earlier proposal of KOPT dated 11 May 2018 for the proposal in reference is given below:

Sr. No.	Particulars	As Per Revised Proposal dated 15.01.2019	As Per Earlier Proposal dated 11.05.2018
I	<u>Optimal capacity</u>		
(a)	<u>Optimal Quay Capacity</u>		
	Percentage Share of capacity of Vessels		
	- Panamax Vessels (S1)	70%	70%
	- Handymax Vessels (S2)	30%	30%
	Shipday Output		
	- Panamax vessels (P1)	20000	20000
	- Handymax vessels (P2)	20000	20000
	Optimal Quay Capacity = $0.7*((S1*P1)+(S2*P2))*365$ (in tonnes)	5110000	5110000
(b)	<u>Optimal Yard Capacity</u>		
	- Area of the yard made available by the port as usable storage (in m2) (A)	54000	45000
	- Percentage of total yard area that could be used for stacking (U)	100%	100%
	- Quantity that could be stacked per m2 of area (Q)	5.2	5.2
	- Turnover ratio of the plot in an year (T)	18	20
	Optimal yard capacity $(0.7 \times (A \times U\% \times Q \times T \text{ tons}))$ (in tonnes)	3538080	3276000
	Optimal Capacity of the terminal (lower of (a) and (b)) (in tonnes)	3538080	3276000
	Optimal Capacity of the terminal (in million metric tonnes per annum)	3.538	3.276
II	<u>Capital Cost</u>		
A.	<u>Cargo Handling Activity</u>	₹ in crores	₹ in crores
	(i) Civil Cost		
	Revamping of the Existing Berth to accommodate the Loaders and Other Machineries	2.54	0.00
	Civil Foundation for Conveyor Structure	5.00	0.00
	Civil works for Silo System	5.00	2.00
	Construction of New Railway Lines for Rapid Wagon Loading System	24.25	23.40
	Extension of railway tracks upto wagon loading yard & provision of sidings	3.28	0.00
	Service Roads	4.65	9.72
	RCC Drain	2.66	2.88
	Compound wall	3.65	1.62
	Laterite Hard Stading of the Yard	8.10	
	Construction of 4 transfer towers/ drive houses @ 0.25 Cr per drive house	0.00	1.00

Sr. No.	Particulars	As Per Revised Proposal dated 15.01.2019	As Per Earlier Proposal dated 11.05.2018
	2 Stacker cum reclaimer tracks	0.00	3.76
	Buildings consisting of Admin building, sub-station, control room, workshop, stores, employees rest room, canteen etc.,	0.00	6.50
	1.2 m high RCC Concrete retaining Walls along the edge of Stacker-Reclaimer Track to prevent spillages	0.00	1.25
	RCC settling tank 2 m depth and an area of 50 sq.m	0.00	0.15
	Detailed Designs & Project Supervision costs @ 2%	1.18	1.05
	Contingencies @ 3%	1.77	1.57
	GST on Civil works @ 18%	11.18	9.88
		73.26	64.77
	(ii) Equipment Cost		
	1500 TPH Rail Mounted Grantry Grab Unloader including 25 CBM with rail span of 13.687 M.	90.00	80.00
	Conveyor 3000 TPH capacity (Approx 2200 m) including transfer points	38.00	32.58
	Stacker cum Reclaimer - Stacking - 3000 TPH, Reclaiming - 2000 TPH, with Boom length - 30 m. Loan travel Gauge - 6m	35.10	50.00
	Silo - For rapid Wagon Loading Site 2000 MT	19.25	16.00
	Dust Suppression System and Fire Fighting facilities including Water Supply and distribution	6.90	12.00
	Baby dozers (FELs)	0.86	1.20
	Other Equipment, Weigh Bridge, Work Shop facilities etc.	4.00	7.00
	Electrical Power Supply and Distribution System including Substation	36.20	12.00
	Illumination with High Mast Lighting System	1.00	0.90
	Shunting Loco		20.00
	Detailed Designs & Project Supervision costs @ 2%	4.63	4.63
	Contingencies @ 3%	6.94	6.95
	Total	242.88	243.26
	(iii) Miscellaneous		
	5% on Civil Cost and Equipment Cost	15.81	15.40
	Total Capital Cost for Handling Activity (i + ii + iii)	331.94	323.44
III	<u>Operating Cost for Cargo Handling Activity</u>	₹ in crores	₹ in crores
	(a) Hire Charges	7.51	0.00
	- 1 no. High Power Locomotive (without Fuel) Revised Proposal- (₹ 17.45 Lakhs per month x 12 months)	2.09	0.00
	- 4 nos. Four Baby Dozers Revised Proposal - (4 nos. x ₹. 13230 per Shift x 368 shifts)	1.95	0.00
	- 1 no. Excavator Revised Proposal - (₹.1156 per Hr.x 8 Hrs. per shift x 360 shifts)	0.33	0.00
	- 1 no. Hydra Revised Proposal – (₹..520 per Hr. x 360 days x9.54 hrs per day)	0.18	0.00
	- 2 nos. 10 MT Pay Loaders for road evacuation Revised Proposal - (2 nos.x ₹. 1715 per Hr. x 24 Hrs x 360 days)	2.96	0.00

Sr. No.	Particulars	As Per Revised Proposal dated 15.01.2019	As Per Earlier Proposal dated 11.05.2018
	(b) Power Cost	5.90	3.88
	Revised proposal (1.4 units/ tonne * ₹. 11.91 unit * 3.538 MTPA)		
	Earlier proposal (1.4 units/ tonne * ₹. 8.47 unit * 3.28 MTPA)		
	(c) Fuel Cost	0.76	0.91
	- Locomotive	0.38	0.64
	Revised Proposal (32 ltrs per hour x ₹.66 per litre x 3.5 MTPA * 0.80 / 3800 Tons x 3 hrs x 1.20)		
	Earlier Proposal (30 ltrs per hour x ₹.68.63 per litre x 3.276 MTPA /3800 tonnes x 2 hrs x 1.20)		
	- Bull Dozer	0.38	
	Revised Proposal (12 ltrs per hour x ₹. 66 per litre x 2 shifts per day x 8 hrs per shift x 300 days)		
	- Baby Dozers		0.27
	Earlier Proposal (12 ltrs per hr. * 3 dozers x 68.63 per ltr * 8 hrs per vessel x 138 vessels.)		
	(d) Repair & Maintenance	18.62	18.56
	- Civil Assets (1% on civil work)	0.77	0.68
	- Mechanical & Electrical Equipment including spares (7% on equipment cost)	17.85	17.88
	(e) Insurance (1% on Gross fixed assets)	3.32	3.23
	(f) Depreciation	19.88	18.78
	- Civil Work @ 3.17%	2.44	2.16
	- Mechanical Work @ 6.33%	13.55	15.27
	- Electrical Assets @ 9.5%	3.90	1.35
	(g) License Fee (146984 sqm @ 27.346 per sqm per month)	4.82	4.82
		16.60	16.17
	Total Operating Cost	77.41	66.36
IV	<u>Estimated Revenue Requirement & upfront tariff for Cargo Handling Activity</u>		
(i)	<u>Estimated Revenue Requirement</u>		
	(a) Total Operating Cost	77.41	66.36
	(b) Return on capital Employed @ 16%	53.11	51.75
	(c) Total Revenue requirement from cargo handling activity	130.52	118.11
(ii)	<u>Apportionment of Revenue Requirement</u>		
	(a) Cargo Handling Charges (98% of ARR)	127.91	115.75
	(b) Storage Charges (1% of ARR)	1.31	1.18
	(c) Miscellaneous Charge (1% of ARR)	1.31	1.18
	(d)Total Revenue requirement from cargo handling activity	130.52	118.11
(iii)	<u>Cargo Handling charge</u>		
	(a) Cargo Handling Charge		
	- Revenue Requirement (₹. in lakhs)	12791.20	11575.09
	- Capacity (Lakh Tonnes per annum)	35.38	32.76
	- Per Tonne rate for handling of cargo (foreign)	361.53	353.33

Sr. No.	Particulars	As Per Revised Proposal dated 15.01.2019	As Per Earlier Proposal dated 11.05.2018
	- Per Tonne rate for handling of cargo (foreign)	376.65	368.05
	- Per Tonne rate for handling of cargo (foreign)	225.99	220.83
	(b) Storage Charge		
	- Revenue Requirement (₹. in lakhs)	130.52	118.11
	- % of Cargo to attract storage charge	35%	25%
	- Capacity of cargo to attract storage charge (tonnes)	1238328	819000
	Storage Charge (beyond the free period)	Rate Per tonne per day or part thereof	Rate Per tonne per day or part thereof
	-Free period	10 days	10 days
	-First five days (after free period)	0.78	1.59
	-6th day to 10th day (after free period)	1.17	2.38
	-11th day onwards (after free period)	1.56	3.56
	(c) Miscellaneous Charge		
	- Revenue Requirement (₹ in lakhs)	130.52	118.11
	- Capacity (Lakh Tonnes per annum)	35.38	32.76
	- Miscelleneous Charge (₹ per tonne)	3.69	3.61

5. In view of the changes in the revised proposal dated 15 January 2019 with that of earlier proposal of KOPT dated 11 May 2018, a copy of the revised proposal dated 15 January 2019 of KOPT was forwarded to the concerned users/ user organizations/ prospective bidders vide our letter dated 13 February 2019 seeking their comments. None of the users/ user organisations/ prospective bidders have furnished their comments on the revised proposal of KOPT, except Steel Authority of India Limited (SAIL). The comments of SAIL were forwarded to KOPT as feedback information. The KOPT has furnished its comments vide its e-mail dated 6 March 2019.

6. As stated earlier, we have vide our letter dated 5 June 2018 sought some additional information/ clarification from KOPT on its May 2018 proposal. The KOPT vide letter no. GM/(Engg)/1017/TAMP/264 dated 08 February 2019 has furnished additional information/ clarification as sought by us vide our letter dated 5 June 2018. The KOPT has furnished the information/ clarification keeping in view its revised proposal dated 15 January 2019. The information sought by us vide our letter dated 5 June 2018 and the reply of KOPT thereon vide its letter dated 08 February 2019 are tabulated below:

Sl No.	Information/ Clarification sought by TAMP	Reply furnished by KOPT
1	GENERAL:	
(i)	The KOPT to furnish the resolution of the Board of Trustees of KOPT, approving the proposal under reference.	The revised proposal has been submitted with the approval of Chairman, KOPT. However, the same has been ratified by Board of Trustees in their meeting dated 31.01.2019. (The KOPT has furnished a copy of the Board Resolution)
(ii)	The proposed facility is envisaged to handle coal/ coke, thermal coal, iron ore, iron ore pellets, limestone and other compatible dry bulk cargo. In this regard, the KOPT to clarify/ furnish the following: (a) The percentage share of each of the cargo item envisaged to be handled at the facility may be furnished.	80% cargo will be Coking Coal / Non-Coking Coal, 10% Limestone and other Flux, balance 10% other dry bulk cargo.

SI No.	Information/ Clarification sought by TAMP	Reply furnished by KOPT
	(b) Reason for adopting the Guidelines as applicable for a coal terminal rather than adopting the guidelines prescribed for a multipurpose berth, may be explained.	a) Since this berth will handle primarily coal, guideline for coal terminal has been adopted. Further the method and rate of handling of Limestone & other dry bulk cargo is almost similar to coking coal.
(iii)	On the ground of uncertainty on import of coal cargo, the KOPT has rightly sought to propose handling of other dry bulk cargo like limestone, iron ore, iron ore pellets etc. While this is a welcome step, the KOPT to consider handling of any other compatible cargo that can be handled at the facility at the time of fixation of Reference tariff on upfront basis and before invitation of bids. The KOPT to also note that the 2008/ 2013 Guidelines do not provide for fixation of tariff for additional cargo/ service or review of reference tariff and intervention by TAMP in a post bid scenario except for the Wholesale Price Index (WPI) indexation.	Although this berth will primarily handle coal, yet provision has been made for handling other dry bulk cargo and the indicative share of the cargo to be handled has been provided above. No cargo other than those already mentioned is envisaged as compatible cargo for handling at the proposed facility due to probable contamination.
(iv)	It may be recalled that the KOPT has come up with a proposal for fixation of reference tariff for the project of "Setting up of Outer Terminal-I. The said project also envisages handling of coal/ coke, thermal coal, iron ore, iron ore pellets, limestone and other compatible dry bulk cargo. The reason for envisaging and going ahead with two identical projects with the same cargo profile and with almost the same quay capacity to be explained.	The project for OT-I has been kept in abeyance at the moment and the Berth no.3 Mechanization will be taken up first.
(v)	Further, KOPT to note that the information/ clarification furnished by KOPT under cover of its letter no. Ad/0038/PPP/OT-I/VIII/1500 dated 31 May 2018 relating to the proposal received from KOPT for fixation of reference tariff for the project of "Setting up of Outer Terminal-I", is being construed as the response of KOPT in the subject proposal of KOPT also on similar issues and hence is not being sought from KOPT again.	The information/clarifications furnished by KOPT dated 31.05.2018 are similar except the following salient points: a. Berth No 3 with its backup area and railway yard are already available. b. As such the capital investment gets limited to that extent c. OT1 is a green field project requiring construction of a berth whereas berth no 3 is an existing berth with low utilization. d. The existing railway yard has spare capacity.
2	Optimal capacity:	
(i)	Quay capacity: (a) The basis to consider the percentage share of Panamax vessels and Handymax vessels at 80:20 to be explained, considering that the KOPT in its proposal for fixation of reference tariff for the project of "Setting up of Outer Terminal-1 has considered the percentage share of Panamax vessels and Handymax vessels at 70:30, based on the ratio of past 5 years.	During 2017-18 in respect of import coal, 80% cargo was carried by Panamax vessels (320 nos.) while 20% cargo was carried by Handymax vessels (80 nos) The percentage share has been considered as per the above.
	(b) KOPT to confirm that the operator of the proposed facility would not be allowed to deploy higher capacity Rail mounted gantry grab type unloaders at the facility other than the 2000 TPH capacity Rail mounted gantry grab type unloaders proposed to be deployed at the facility.	In the revised proposal, the capacity of the Gantry Grab Unloader has been downsized to 1500 TPH. It is confirmed that the operator of the proposed facility would not be allowed to deploy higher capacity Rail mounted gantry grab type un-loaders as the same will be installed on

Sl No.	Information/ Clarification sought by TAMP	Reply furnished by KOPT
		the existing berth where the wheel load to be restricted within 32 MT.
	(c) KOPT to also confirm that all the dry bulk cargoes viz., coal/ coke, limestone and other dry bulk cargo, (thermal coal, iron ore & iron ore pellet envisaged to be handled at the facility would have the same productivity level of 20,000 tonnes per day.	It is confirmed that the coal and its variants like coke, thermal coal, Limestone and Iron Ore Fines which are envisaged for handling through the proposed facility in berth no 3 will have the same productivity level of 20,000 TPD
	(d) The actual productivity in respect of Coking coal and non-coking coal achieved at HDC during the year 2016-17 based on which the HDC has considered the productivity at 20000 tonnes in the subject proposal under reference appears to be based on the productivity achieved by Harbour Mobile Crane (HMC) at the berths of HDC. In this backdrop, the KOPT to confirm whether the productivity of 20000 tonnes based on the deployment of HMC's will be valid when grab unloaders are proposed to be deployed at the proposed facility.	At MHCs Berth at HDC, the productivity level for dry bulk cargo has been fixed at 20,000 MT per day considering the restrictions in evacuation by conventional method (dumper, payloader combination) and the average parcel size of vessels as 26000 MT. At Berth no-3 although no problem is envisaged for transfer of cargo from hook point to stack yard, yet due to the limitations in average parcel load of vessels, which is similar to the vessels handled at MHC berth, the effective unloading capacity of grab unloader will be 50% of the rated capacity. Thus each grab unloader can effectively discharge 10,000 MT per day and with 2 grab unloader the productivity has been proposed at 20,000 MT per day which is similar to MHC Berth.
	(i) The rated capacity of the Grab unloaders are reported to be at 2000 TPH. Considering 24 working hours and a 70% utilization, the productivity of one grab unloader works out to 33600 tonnes per day. In this backdrop, considering the productivity at 20000 tonnes per day to be justified keeping in view the rated capacity of Grab unloader.	The rated capacity of the Gantry Grab Un-loader has been revised downwards to 1500 TPH. 20,000 Tons per day productivity is the target set by Ministry of Shipping.
	(ii) Since the yard capacity is a constraint, even the one grab un-loader may not be fully utilized. That being so, deployment of 2 nd grab unloader to be justified.	Two nos. Gantry Grab Un-loader have been considered in the estimate and also the capacity from 2000 TPH to 1500 TPH have been revised downwards. Considering 24 working hours and 70% utilization, the productivity of one Grab unloader works out to 25200 tones per day. Haldia Dock Complex handles partially unloaded import cargo from vessel and the productivity is lower than other ports who handles full vessel cargo. It is seen that the productivity achieved by Berth no-4A of HDC with two nos. 750 TPH Gantry Grab Unloader during 2018-19 was 10301 MT. So, with revised capacity of 1500 TPH, the 2 nd Unloader is justified for achieving 20000 Tons per day.
(ii)	Yard Capacity (a) From the proposal furnished by KOPT, it is seen that an area of 146984 square meters of land has been proposed to be earmarked for the proposed facility. The norms for estimation of yard capacity prescribed for mechanized coal terminals provides for a cushion of around 50%, to meet the requirement of area for ancillary facilities. That being so, the balance 50% is required to be considered for stacking purpose. Against this position, the KOPT has considered only about	Out of the total land area of 1,46,984 sq.m, only an area of 1,13,000 sq.m is meant for stack yard. Balance area has been earmarked for SILO, Rail line and Loading Conveyors. The actual area considered for Stock pile as per revised plot diagram is 54,000 sq.m which is about 47% of 1,13,000 sq mt. This is on account of the fact the area earmarked for stack yard is trapezoidal in shape with a bell mouth like shape at one end

SI No.	Information/ Clarification sought by TAMP	Reply furnished by KOPT
	30% of the total area of land i.e. 45000 square metres for the purpose of stacking of cargo, in the yard capacity calculation. The KOPT to justify consideration of only 30% of the total area proposed to be allotted for the facility for stacking and balance 70% for ancillary purposes.	
	(b) From the workings furnished by KOPT, it is seen that there is a wide gap between the yard capacity and the quay capacity. The plant capacity is almost 56% more than the yard capacity. Since yard capacity is reported to be a constraint, the KOPT to look into the profile of the equipment and the Conveyor system and explore deploying a lower capacity handling equipment and Conveyor system, if yard capacity cannot be improved so as to narrow down the gap between the yard and the quay capacity.	The limitation in terminal capacity is definitely on account of limitation in yard capacity which is on account of limitation in yard area available. However, the yard capacity has been revised considering the space available in Sothorn plot. The equipment capacities as planned are proposed to assure a guaranteed minimum unloading rate of 20,000 TPD at the minimum and any downsizing of equipment will seriously impair the speedy handling of vessel which is one of the objectives of mechanization.
3	Capital cost:	
	(i) The basis for considering contingencies @ 3%, project supervision @ 2%, GST on civil works @ 18% of the civil cost and mechanical cost in the capital cost estimates of cargo handling activity to be furnished.	It is the normal practice for estimation to consider 3% and 2% for Contingencies and Project supervision respectively to accommodate preliminary expenses, tendering, Miscellaneous works and Project Management Consultancy etc. As has been stated in the note below the estimation of Capital costs, Input Tax Credit can be availed on GST paid on Mechanical / Electrical costs. Hence not considered as Capex and consequent Fixed assets. However, GST input tax credit is not available for Civil assets and hence the same is considered as Cap-ex.
	(ii) The KOPT to furnish the basis for the quantum of each item of civil work and the document substantiating the base rate considered by it to estimate the civil capital costs.	The estimate of Civil work have been prepared based on budgetary offer from manufacturer and the existing contract rate of HDC.
	(iii) The KOPT to furnish documentary evidence in support of the cost of each of the Equipment viz., Rail mounted gantry grab unloaders, Elevated conveyor system (C1, C2 & C4), Ground level conveyor system, Stacker cum Reclaimer, Shunting Loco, Wagon Loading Silo, Front end loaders (Baby dozers) and In-motion rail weigh bridge. The workings to arrive at the cost of each of the Equipment as considered in the estimates also to be furnished.	The cost estimate of equipment has been prepared based on budgetary offer from the manufacturer. The documentary evidence is furnished by KOPT.
	(iv) The basis for the lump sum considered for Workshop facilities, dust suppression, water supply and Electrical works to be furnished justifying the cost considered in the estimates.	The cost estimate of equipment has been prepared based on budgetary offer from the manufacturer. The documentary evidence is furnished by KOPT.
	(v) The KOPT to confirm that the base rate considered by it to estimate the civil capital costs as well as cost of each of the equipment considered, reflect the prevailing/ current market rates.	The base rate considered in the revised estimate are as per the current market rate available in HDC.
	(vi) The Upfront Guidelines for the Coal terminal lists down among other things under Capital cost	The cost estimate of conveyor gallery and marshalling yard are included in the revised

SI No.	Information/ Clarification sought by TAMP	Reply furnished by KOPT
	estimation, the cost towards conveyor gallery and marshalling yard. The reason for not considering the cost of these civil works may be explained.	estimate already submitted with our revised proposal. The capital cost of conveyor system is considered in the mechanical works in Tariff proposal. Also a rapid wagon loading system with shunting loco (on hire) is considered in the mechanical works.
4	Operating Costs:	
	(i) The basis for considering cost of fuel in respect of baby dozers for 8 hours of operation per dozer per vessel to be explained.	Baby dozers shall work at an average of 6 hours per ship for pooling the cargo for Grab bite. Allowing 2 hours more for idle operations and mobilization, the actual hours of work are considered to be 8 hours per loader/ dozer.
	(ii) With regard to the calculation of fuel cost in respect of loco, the KOPT to clarify/ furnish the following:	
	(a) Basis for considering fuel consumption of 30 litres per hour.	Consumption of fuel has been considered as 40 ltr per hour as per present consumption of fuel in the hired loco at HDC. (In the proposal, KOPT has considered fuel consumption of 30 Liters per hour.
	(b) Basis to considering the carrying capacity of 1 rake at 3800 tonnes.	One standard railway rake will have 58 or 60 wagons with a carrying capacity of 64 tons per rake. Thus 58 wagon rake can carry 3712 tons and 60 wagon rake can carry 3840 tons. Due to mix of railway rakes that may come to the port, per rake capacity is considered as 3800 tons.
	(iii) The entire 100% of cargo is proposed to be evacuated through rails. The proposal states that no lorry loading will be permitted to avoid pollution of environment. However, the calculation furnished by port for estimation of fuel cost for loco considers only 80% of cargo to be moved by rail. If entire 100% of cargo is to be moved by rail, the fuel cost of operating the loco needs review	80% cargo has been considered to be evacuated through rail and 20% through road in the revised estimate. The fuel cost have been considered accordingly.
5	Annual Revenue Requirement and Handling rates:	
	As regards the proposed storage charges, free dwell time and chargeable slab period, it is brought to the notice of the KOPT that some projects whose tariff was fixed under 2008 Guidelines at Major Port Trusts are facing the issues in relation to reported high storage charges which is reported to have impact on the viability of the projects. It is reported by some operators that because of high storage charges they are not in a position to attract traffic to their terminals and the cargo gets directed to nearby non-major ports and private ports who offer more free dwell time and charge lower storage charges. As stated above, the 2008 Guidelines do not provide for modification of any tariff including free period and storage charges in a post bid scenario. The KOPT to keep in view the above position while firming up the storage charges and free dwell time.	Storage charges have been calculated as per 2008 Guideline. The storage charges as arrived ₹.0.78 /MT for 1 st slab after free time of 10 days, ₹.1.16 / MT for 2 nd slab after 15 days and ₹.1.55 / MT after 3 rd slab (20 days) is over. In the earlier proposal, the same was ₹.1.59 / MT for 1 st slab, ₹.2.38 / MT for 2 nd slab and ₹.3.57 / MT after 3 rd slab (20 days) is over. So the storage charges have been revised after considering the remarks of the TAMP in this regard.
6	Scale of Rates:	
	Considering that the berth hire charges at the proposed facility will be levied by KOPT, the	The equipment will be installed on existing Berth constructed by HDC, KOPT. Dredging in front of

SI No.	Information/ Clarification sought by TAMP	Reply furnished by KOPT
	relevance of prescribing "Notes relating to Berth hire" under "Notes to 1.3" in the proposed Scale of Rates to be examined.	Berth will be done by HDC. However, a minor repairing cost (₹. 2.54 cr Plus GST) of the existing jetty has been considered by the operator as the repairing is essential for the equipments to be installed by the operator. Dredging in front of the Berth will be done by HDC. Accordingly HDC, KOPT shall realize the Berth Hire Charge. [The reply furnished by KOPT is not relevant to the clarification sought by us.]

7.1. In view of the changes in the revised proposal dated 15 January 2019 with that of earlier proposal of KOPT dated 11 May 2018, a Joint hearing on the revised proposal dated 15 January 2019 was held on 19 February 2019 at KOPT premises. At the joint hearing, the KOPT made a brief power point presentation of its proposal. The KOPT and the concerned users/ user organizations have made their submissions at the joint hearing.

7.2. At the joint hearing, the TMILL was requested to furnish its written arguments on the revised proposal to us with a copy to KOPT, within a period of 10 days. However, inspite of a reminder dated 07 March 2019, the TMILL has not responded, till the case was finalised.

8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

9. With reference to the totality of information furnished by the KOPT the following position emerges:

- (i) Owing to the industrial, commerce and trade developments in the vast hinterland of Kolkata Port Trust (KOPT) and the resultant growing need for fuel/ raw materials, the KOPT has envisaged Mechanisation of Berth 3 of Haldia Dock Complex (HDC) of KOPT, to meet the growing traffic demands. Accordingly, the KOPT has come up with a proposal for fixing Reference tariff for the Mechanization of Berth No. 3 on Design, Build, Finance, Operate, and Transfer ("DBFOT") basis" for the period of thirty years at HDC, by following the principles of the Upfront Tariff Guidelines of 2008. The proposal of the port has approval of its Board of Trustees.
- (ii) The proposed mechanized berth is envisaged to primarily handle all types of import Coal/ Coke including thermal coal. However, considering the uncertainties with respect of Coal imports and to ensure optimum utilization of the facility and to provide flexibility to the terminal operator, the KOPT has proposed handling of limestone, iron ore, iron ore pellets and other dry bulk cargo also at the facility. The KOPT has indicated that about 80% cargo envisaged to be handled at the proposed berth would be Coking Coal/ Non-Coking Coal, 10% of the cargo would be Limestone and other Flux and the balance 10% cargo would be other dry bulk cargo. The KOPT has confirmed that the method and rate of handling of Limestone and other dry bulk cargo is almost similar to coking coal.

In this regard, it is relevant to mention here that once an upfront/ reference tariff is fixed by this Authority for a set of cargo items following the Upfront Tariff Guidelines of 2008 or the Reference Tariff Guidelines of 2013, the said Guidelines do not provide for fixation of tariff for additional cargo/ service or review of reference tariff in a post bid scenario except for the annual indexation of tariff with reference to the variation in Wholesale Price Index (WPI). In such a scenario, the proposal of the port for envisaging handling of limestone, iron ore, iron ore pellets and other dry bulk cargo also in addition to the coal/ coke, on the ground of uncertainty on import of coal cargo is a welcome step. Also, precedence is available at the Paradip Port Trust (PPT), where the PPT, to bring in efficiency and to ensure optimum utilisation of its facilities, at times, handles thermal coal at its Iron Ore Handling Plant (IOHP) and also handles Iron Ore Pellets/ Iron Ore Fines/ Other Dry Bulk Cargo at its Mechanized Coal Handling Plant (MCHP).

Thus, the judgment of the KOPT to consider handling of any other compatible cargo at the proposed facility in addition to the handling of coal/ coke, at this stage itself of fixing of Reference tariff and before invitation of bids, is taken into account.

- (iii) The KOPT had initially submitted its proposal in May 2018. The said proposal was taken up on consultation with the relevant stakeholders. A Joint hearing on the proposal was held on 07 June 2018. The KOPT was requested to review its proposal with regard to proposed storage schedule in light of the feedback of bidders and other user organisations received during the joint hearing. After several reminders and for the reasons as brought out in the earlier part of the Order, the KOPT filed its revised proposal only in January 2019. The information/ clarification sought by us has been furnished by KOPT on 08 February 2019. The proposal of KOPT alongwith information/ clarification furnished by KOPT is considered in the analysis.
- (iv) As stated earlier, the proposed facility will predominantly handle coal/ coke (80%) and the other dry bulk cargo proposed to be handled at the facility would be 20%. Hence, for determination of tariff for the cargo to be handled at the proposed facility, the KOPT has adopted the Upfront tariff Guidelines as applicable for a coal terminal. A multipurpose cargo berth envisages handling of both dry bulk cargo and break bulk cargo whereas the proposed mechanized berth is envisaged to handle only dry bulk cargo. Therefore, the approach of the port in adoption of the Upfront tariff Guidelines as applicable for a coal terminal, instead of the Upfront tariff Guidelines for a Multipurpose berth, for fixation of Reference tariff for the proposed facility, is seen to be apt.
- (v) Optimal Capacity:
- (a) Optimal Quay Capacity:
- (i) The KOPT proposal envisages handling of Panamax vessels and Handymax vessels at the proposed facility with the deployment of two Rail Mounted Gantry Grab Unloader. Based on the average productivity achieved during the past years with HMCs at other berths, the KOPT has considered similar productivity of 20000 tonnes per day in respect of the Panamax Vessels and Handymax Vessels.
- The Upfront tariff fixation guidelines of 2008 for the Coal Terminal prescribes unloading norms of 35000 tonnes per day in respect of Panamax vessel and 15000 tonnes per day in respect of Handymax Vessels. Though the Guidelines prescribe different productivity levels for Panamax vessels and Handymax vessels, the KOPT has considered a uniform handling rate of 20000 tonnes per day for the Panamax Vessels and Handymax Vessels. In view of the lock gate and draft constraints at HDC, the HDC is mostly the second port of call with partially loaded vessels and hence the Panamax/ Handymax vessels arriving at HDC generally bring bottom cargo. In view of this position, the average actual productivity achieved at the MHC berths of HDC for coal for both Handymax and Panamax Vessels is reported to be similar.
- The KOPT has also confirmed that the coal and its variants and all other dry bulk cargo envisaged for handling through the proposed facility in berth no 3 will have the same productivity level of 20000 tonnes per day.
- Considering that the productivity of 20000 tonnes per day for both Handymax and Panamax Vessels as considered by KOPT is based on the past actuals, this Authority is inclined to consider a productivity of 20000 tonnes per day for both Handymax and Panamax Vessels.
- It is noteworthy that recognizing the peculiarity of the situation at KOPT (of low draft), this Authority has in the past, while determining the upfront/ reference tariff at KOPT, has considered the productivity level of a MHC at 10000 MT per day. Considering the deployment of 2 no. of Rail Mounted Gantry Grab Unloader at the proposed facility, consideration of productivity of 20000 MT per day appears to be in order.
- (ii) The ratio of Panamax and Handymax Vessels has been considered by KOPT at 80:20, based on the actual ratio of Panamax and Handymax Vessels during the year 2017-18.
- (iii) Considering the ship day output at 20000 tonnes per day for both Panamax vessels and Handymax vessels at 70% utilisation, the optimal quay capacity of the proposed facility works out to 5.11 million tonnes per annum as estimated by the port.

(b) Optimal Yard Capacity:

- (i) The upfront tariff guidelines stipulate that the yard capacity is to be assessed for the area of the yard made available by the port for development. In its proposal, the port envisages allotment of an area of 146984 sq.m of land to the proposed BOT operator. Out of the said area, 54000 sq.m of land has been earmarked for storage and the balance area has been earmarked for SILO, Rail line and Loading Conveyors. Further, the KOPT has also stated that the area earmarked for stack yard is trapezoidal in shape with a bell mouth like shape at one end.

The norm for estimation of yard capacity prescribed for mechanized coal terminals provides for a cushion of around 50%, to meet the requirement of area for ancillary facilities. That being so, the balance 50% is required to be considered for stacking purpose. Against this position, the KOPT has considered only about 38% of the total area of land i.e. 54000 square metres for the purpose of stacking of cargo, in the yard capacity calculation.

None of the users/ prospective bidders have objected to the proposed arrangement. Further, the peculiar shape of the stack yard, is presumed to impact the stacking of the cargo at the stack yard. It is also not unreasonable to assume that the port would have done due diligence on this aspect. The judgment of the port in this regard is, therefore, relied upon.

- (ii) The guidelines for upfront tariff setting prescribe the stacking factor norm at 3 tonnes per square metre for stacking coal. The KOPT has considered the stacking factor at 5.2 tonnes per square metre. The Adani Ports and Special Economic Zone Limited (APSEZL) is of view that about 4.5 tonne per sq. mtr can be stacked. However, the KOPT has not considered the view of APSEZL. Since the proposed stack height is as per the Feasibility Report, this Authority relies upon the quantity that could be stacked per sq.m of area at 5.2 tonnes, as proposed by the KOPT.
- (iii) The norm for plot turnover for a coal terminal prescribed in the guidelines is 12, based on the dwell time of 30 days. Considering an evacuation rate of 2.6 rakes per day with each rake carrying 3800 tonnes, the rate of evacuation per day has been considered at 9880 tonnes. Accordingly, the KOPT has arrived at a dwell time of 20 days ($0.7 \times 54,000 \times 5.2 / 9,880 = 20$ days), which results into the plot turnover ratio of 18.
- (iv) Based on the parameters as considered by KOPT as discussed above, the optimal yard capacity of the facility works out to 3.538 million tonnes per annum at 70% utilization, as estimated by the Port.

- (c) As per the Guidelines, the lower amongst the optimal quay capacity and yard capacity is to be considered as the optimal capacity of the facility. In the case in reference, the quay capacity has been assessed at 5.11 million tonnes per annum and the yard capacity has been assessed at 3.538 million tonnes per annum. Accordingly, the optimal capacity of the proposed facility would be 3.538 million tonnes per annum, being the lower amongst the optimal quay capacity and yard capacity.

In this connection, it is noticed that there is a wide gap between the yard capacity and the quay capacity. Thus, the KOPT was specifically requested to look into the profile of the equipment and the Conveyor system and explore deploying a lower capacity handling equipment and Conveyor system, if yard capacity cannot be improved so as to narrow down the gap between the yard and the quay capacity. In this regard, the KOPT has stated that there is limitation in the yard area available. Also, the port has reported to have planned the equipment capacities to assure a guaranteed minimum unloading rate of 20000 tonnes per day and that any downsizing of equipment will seriously impair the speedy handling of vessel which is one of the objectives of mechanization.

Based on the justification furnished by the port, this Authority relies upon the optimal capacity of the proposed facility at 3.538 million tonnes per annum, being the lower amongst the optimal quay capacity and yard capacity.

(vi) Capital Cost:

- (a) The project envisages unloading of Coal/ Coke, limestone, iron ore, iron ore pellets and other dry bulk cargo in the import cycle, in a fully mechanized manner from the ship to the yard, without any manual intervention. Thus, the civil works and the profile of equipment has been estimated by the KOPT to enable mechanized handling of cargo.
- (b) The capital cost as estimated by the KOPT in its proposal for the handling activity is ₹331.94 crores of which ₹ 73.26 crores is towards civil capital costs, ₹ 203.81 crores is towards mechanical and equipment capital costs, ₹ 39.06 crores is towards electrical works and ₹ 15.81 crores is towards Miscellaneous capital costs.

(c) Civil Cost:

The capital civil costs has been estimated by the KOPT to the tune of ₹ 73.26 crores. The upfront tariff guidelines broadly indicate the civil works involved for a coal terminal and require the port to estimate civil cost. The items of civil works as considered by KOPT generally adhere to normative list of civil works as stipulated in the guidelines for the coal terminal. The KOPT has confirmed that the estimate of Civil works have been prepared based on budgetary offer from manufacturer and the existing/ prevailing market/ contract rate of HDC. In view of the above said confirmation given by the KOPT, the civil cost estimates as furnished by the KOPT are relied upon.

(d) Equipment Cost:

- (i) The Equipment cost of ₹ 242.88 crores as estimated by the Port is towards 1500 TPH Rail Mounted Gantry Grab Unloader, Conveyor 3000 TPH capacity (Approx 2200 m), Stacker cum Reclaimer, Silo, Dust suppression system and Fire Fighting facilities, In motion Weigh Bridge, Bull Dozer, Detailed Designs & Project Supervision costs @ 2% and Contingencies @ 3%. Further, since Input Tax Credit can be availed on GST paid on Mechanical/ Electrical costs, the GST component has not been considered by the KOPT as part of capital costs.
- (ii) In addition to the above, the KOPT has envisaged to deploy some equipment on hire basis viz., 1 no. of High Power Locomotive, 4 nos. of Baby Dozers, 1 no. of Excavator, 1 no. of Hydra and 2 nos. of 10 MT Pay Loaders for road evacuation.
- (iii) The coal/ coking coal unloaded by 2 nos. of rail mounted gantry grab type unloaders will be discharged into a single dock elevated conveyor. The coal from the dock conveyor will be conveyed to the yard conveyor for stacking. The coal from the stack yard reclaimed by stacker cum reclaimer will be conveyed to a stationary silo. The coal from the stationary silo will be loaded into railway wagons through a rapid wagon loading system in which the wagons will be moving. 80% the cargo is envisaged to be evacuated by rail and 20% of the cargo will be evacuated through Road. The port has stated that 1 no. of payloader will not be sufficient to evacuate 20% of the optimal capacity envisaged to be moved by rail and has, therefore, considered deployment of 2 nos. of pay loaders on hire basis. Further, during final stage of ship unloading operation, as the hatch gets emptied, the remaining coal is to be heaped at one place by baby dozers to be lowered into the hatch. The equipment proposed to be deployed by the KOPT is seen to be in sync with the methodology of handling of cargo as envisaged by KOPT.
- (iv) With regard to deploying of equipment on hire basis, it is relevant here to mention that in the initial proposal of KOPT of May 2018, the port had envisaged the capital cost of all equipment on purchase basis. At that time, it was the suggestion of some stakeholders to consider deployment of equipment on hire basis. Accordingly, the KOPT in its revised proposal of January 2019 has proposed deployment of above referred equipment of hire basis. The port is of the view that if the BOT operator owns the above equipment, the idling cost of equipment and manpower will be loaded in the estimates of the capital cost and that considering hiring of the equipment will make the estimates more realistic. The judgment of the port in this regard is relied upon.

- (v) Given that none of the prospective bidders nor the users have raised any other pointed objection to the proposed equipping plan, this Authority is inclined to consider the equipping plan as proposed by the port, which is based on the Feasibility Report.
 - (e) Electrical works:
The capital cost towards Electrical Power supply and distribution System including substation, Illumination including High mast lighting, Detailed Designs & Project Supervision costs @ 2% and Contingencies @ 3%, has been considered by KOPT.
 - (f) The estimates of various equipment and electrical works is generally seen to be as per the documentary evidence furnished by the KOPT. Thus, the capital cost estimates as furnished by the KOPT is relied upon.
 - (g) With regard to considering contingencies @ 3% and project supervision @ 2%, the KOPT is of the view that it is the normal practice for estimation to accommodate preliminary expenses, tendering, Miscellaneous works and Project Management Consultancy etc.
 - (h) The miscellaneous capital cost is estimated at 5% on civil and equipment cost which is as per the norm prescribed in the guidelines for coal terminal.
 - (i) The APSEZL has stated that the proposal of KOPT specifies detailed technical specifications of the project facilities to be developed. The APSEZL is of the view that specifying so much of detailed specifications will not allow the design flexibility to the Concessionaire, given that the Model Concession Agreement which will be base for the Concession Agreement to be issued for the Project specifies that Design Risk will be borne by the Concessionaire. Thus, the APSEZL has suggested that equipment, design and rated capacity should be left to the Concessionaire to determine and achieve terminal capacity and performance standards to be specified in the Concession Agreement for the Project. In this regard, the KOPT has stated that only some basic parameters have been mentioned and that the Operator can design other aspects considering Terminal Capacity and Performance Standard.
 - (vii) Return on capital employed is calculated at 16% of the estimated capital cost as per the norm prescribed in the guidelines.
 - (viii) Operating Cost:
 - (a) Hire Cost:
 - (i) As stated earlier, some equipment has been proposed to be deployed on hire at the proposed facility. Accordingly, the hire cost in respect of 1 no. of Locomotive, 4 nos. of Baby dozers, 1 no. of Excavator, 1 no. of Hydra and 2 nos. of 10 MT Pay loaders has been considered by KOPT, as part of the operating cost.
 - (ii) The hire cost of the locomotive has been considered by KOPT at ₹ 17.45 lakhs per month, based on the Work Order no. IM&EE/MOF/M-II/Rites/Extension/2017-19/9008 dated 29 November 2017, issued by the Visakhapatnam Port Trust (VPT) to RITES Limited. The Work Order is valid till November 2019. The hire charges is exclusive of fuel cost. Hence, the fuel cost has been estimated separately, as discussed in the following paragraph. The hire cost estimated by KOPT for a period of 12 months is relied upon.
 - (iii) The hire cost of the Baby Dozers have been considered at an all-inclusive cost of ₹ 13230/- per shift. This rate is reported to be as per the hire charge worked out and considered in the proposal relating to fixing of stevedoring and shore handling charges at HDC vide Order no. TAMP/79/2016-KOPT dated 19 January 2018.
- Considering the optimal capacity at 3.538 million metric tonnes per annum and the average parcel size of the vessel at 24000 tonnes, the KOPT has determined that 147 vessels will be handled at the facility. Since the baby dozers would be required to aggregate the cargo, the port has considered that 4 nos. of baby dozers would be aggregately deployed for 10 shifts per vessel. The judgment of the port in this regard, is relied upon.

- (iv) The hire cost of the Excavator has been considered by KOPT at ₹ 1156/- per hour, based on the Work Order no. I&CF/SDM/DOCK/T/847/1248 dated 04 January 2018 as issued by the KOPT to T.R Logistics Private Limited. The hire charges is an all-inclusive cost. The number of hours of deployment of Excavator has been considered for 8 hours per day for 360 days. The judgment of the port in this regard, is relied upon.
- (v) The hire cost of the Hydra has been considered by KOPT at ₹ 1156/- per hour, based on the Work Order no. I&CF/SDM/DOCK/T/847/1247 dated 04 January 2018 as issued by the KOPT to Anil Infracom. The hire charges is an all-inclusive cost. The number of hours of deployment of Hydra has been considered for 8 hours per day for 360 days. The judgment of the port in this regard, is relied upon.
- (vi) The hire cost of the 10 MT Pay loaders to be deployed for road evacuation have been considered at an all-inclusive cost of ₹ 24696/- per shift per loader. This rate is reported to be as per the hire charge worked out and considered in the proposal relating to fixing of stevedoring and shore handling charges at HDC vide Order no. TAMP/79/2016-KOPT dated 19 January 2018.
The hire cost has been worked out by the port by considering deployment of 2 number of pay loaders for 2 shifts per day (road evacuation is not envisaged at night) for 300 days per annum. The judgment of the port in this regard, is relied upon.
- (b) **Power Cost.**
The consumption of power to the tune of 1.4 units per tonne is seen to be as per the norm prescribed in the Upfront Guidelines. The per unit cost of power at ₹ 11.91 per unit as considered by KOPT is supported by documentary evidence.
- (c) **Fuel Cost:**
 - (i) **Locomotive:**
The KOPT has considered the fuel consumption in respect of Locomotive at 32 litres per hour. This is reported to be as per the Work Order dated 29 November 2017, issued by the VPT to RITES Limited, as brought out above.
Given that each rake has a capacity of carrying 3800 tonnes of cargo and with the time of 2 hours taken for handling each rake and an additional time of 20% for positioning, the KOPT has calculated the fuel consumption for 1788 hours per annum to handle 80% of the optimal capacity, which is estimated to be handled by rail. The workings furnished by KOPT in this regard is considered.
 - (ii) **Bull Dozers:**
The KOPT has considered the fuel consumption in respect of Bull dozer at 12 litres per hour. No documentary evidence has been furnished in support of the fuel consumption of Bull Dozer. Considering that the fuel consumption is as per the Feasibility Report, the same is relied upon in the analysis. Incidentally, the upfront guidelines prescribe a fuel consumption norm of 12 litres per hour in respect of a 10T Payloader.
The cost of fuel in respect of Bull dozers has been considered for 16 hours of operation per dozer on the ground that Dozer shall work at an average of two shifts per day for dozing of cargo.
 - (iii) The cost of fuel of ₹ 66 per litre as considered by KOPT has been updated with reference to the prevailing cost of fuel at ₹ 69.16 per litre.
 - (iv) With regard to evacuation of the remaining 20% of cargo, the KOPT has stated that the said cargo would be evacuated by the front end loaders which would be deployed on hire, the cost of which has already been taken into account, as discussed earlier.
- (c) As per the norms prescribed in the guidelines for a coal terminal, the repairs and maintenance cost on civil work is estimated by KOPT at 1% on the civil cost and 7% on mechanical equipment and electrical equipment cost. The said estimation is also considered at 1% on the component of civil assets and 7% on the component of equipment cost forming part of the miscellaneous assets.

- (d) Insurance cost is estimated at 1% of the gross fixed assets and other expenses are estimated at 5% of the gross value of fixed assets by KOPT, which is in line with the norms prescribed in the guidelines.
- (e) Depreciation has been computed by KOPT @ 3.17% on civil assets, 6.33% on Mechanical assets and 9.5% on Electrical assets. The KOPT has confirmed that the depreciation rates are as per the Straight line method as per the Companies Act, 2013.
- (f) The guidelines for upfront tariff fixation stipulate that lease rent for port land is to be estimated based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective Major Port Trusts. Lease rental has been estimated by the port for a land area of 146984 square metres. The licence fee for the Dock Interior (inside Custom bounded area) (Bare Land) has been fixed at ₹ 26.28 per sq.m per month vide the Order no. TAMP/62/2016-KOPT dated 29 March 2017. As per the said Order, the said licence fee has come into effect from 07 April 2016. Therefore, in April 2018, the said licence fee would have got escalated twice by 2% and the licence fee as applicable as on date would be ₹ 27.346 per sq.m per month, which has been considered by KOPT in its workings.
- (ix) The statement for fixing upfront tariff submitted by the KOPT has been modified in line with the above analysis. A copy of the modified statement is attached as **Annex - I**.
- (x)
 - (a) The Annual Revenue Requirement (ARR) for the Cargo handling activity which is the sum of the operating cost and return on capital employed is estimated at ₹130.56 crores as against ₹130.52 crores estimated by the port.
 - (b) As prescribed in the guidelines for a coal terminal, the KOPT has apportioned 98% of the total revenue requirement towards handling charges and 1% each towards storage charge and miscellaneous charge.
- (xi)
 - (a) The tariff caps are determined so as to meet the estimated revenue requirement to operate the terminal at the optimal capacity. Since the handling rate for all the three cargo groups proposed to be handled at the envisaged facility is reported to be the same, the KOPT has sought to prescribe uniform rate for all the cargo items, by considering the ratio of foreign and coastal cargo at 90:10 on the basis of the average of the actual ratio of foreign and coastal cargo (dry bulk [excluding thermal coal shipment]) handled at HDC in the last 3 years. The ratio of foreign and coastal cargo was given by the KOPT based on the past actual data, during the proceedings relating to the proposal received from KOPT for fixation of Reference tariff for the project of Setting up of Outer Terminal-I at HDC vide Order no. TAMP/76/2017-KOPT dated 31 July 2018.
 - (b) As per policy direction of the Government, concessional tariff are to be prescribed for coastal cargo (other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets) Accordingly, concessional tariff has not been prescribed for coastal thermal coal, iron ore and iron ore pellets
- (xii)
 - (a) In the proposed Scale of Rates, the KOPT has proposed a free period of 10 days for coal/ coke and all the other dry bulk cargo envisaged to be handled at the facility, as against the free period of 25 days prescribed in the upfront guidelines.
 - (b) In the calculation of storage charges, the KOPT has considered that 40% of the cargo will be evacuated within the free period of 10 days and the balance 60% of the cargo is assumed to be evacuated in a gradual manner over 3 slab periods each comprising of 5 days. Thereafter, the KOPT has assigned weight to each of the slab and has thus worked out the storage charges to be applicable in each of the slabs to meet the ARR pertaining to the Storage activity. The rate for the 2nd slab and 3rd slab is prescribed at 1.5 times and 2 times the rate of the 1st slab. The working for storage charges as furnished by KOPT is attached as **Annex – II**.
 - (c) The APSEZL has stated that such fast evacuation of cargo is not a current trade practice and that importers of the cargo at most of the ports get a free storage period of at least one month. Thus, the APSEZL has requested the port to review the calculation of storage charges by considering a free period of 25 days as prescribed in the Guidelines. Request for increase in the free days has been made by other stakeholders also.

- (d) Some projects whose tariff was fixed under 2008 Guidelines at Major Port Trusts are facing the issues in relation to reported high storage charges which appear to have impact on the viability of the projects. It is reported by some operators that because of high storage charges they are not in a position to attract traffic to their terminals and the cargo gets diverted to nearby non-major ports and private ports who offer more free dwell time and charge lower storage charges. The 2013 Reference tariff Guidelines do not provide for modification of any tariff including free period and storage charges in a post bid scenario. Even the APSEZL has highlighted this aspect. Based on this position, the KOPT was requested to firm up the storage charges and free dwell time.
- (e) The KOPT has stated that the plot turnover ratio for a coal terminal prescribed in the guidelines is 12 based on the dwell time of 30 days. However, considering that the cargo at the proposed facility would be evacuated from the stackyard through mechanized wagon loading system, it has adopted a plot turnover ratio of 18 based on a dwell time of 20 days. In view of this position, the KOPT has reported to have considered a free period of 10 days.
- (f) The KOPT has analysed the request made by the prospective bidders to increase the free days by stating that if the free period is increased, there will be a tendency to store the cargo for a longer period of time, thereby impacting the utilization of the berth and the other parameters. The port has also stated that latest machineries with SILO loading will result in faster evacuation of cargo and reduction of dwell time. Thus, the KOPT is of the view that 10 days free time is enough.
- (g) Based on the detailed justification furnished by the Port, this Authority is inclined to approve the storage charges based on the methodology adopted by the Port, with free storage period of 10 days.
- (xiii) Based on the annual revenue requirement, the upfront tariff cap for miscellaneous charge is prescribed at ₹ 3.69 per tonne. The miscellaneous charge covers miscellaneous services such as sweeping, weighment of wagons, trucks, receiving/ delivery of cargo etc.
- (xiv) In the proposed Reference tariff schedule, the KOPT has proposed definitions for common terms like coastal vessel, foreign vessel, day, free period and per day. The definitions are found to be in line with the definitions prescribed for the respective terms in the various Upfront/ Reference tariff Schedules for the various project at various Major Port Trusts.
- (xv) In the proposed Reference tariff schedule, the KOPT has proposed some general conditionalities like conditionalities governing classification of vessels into foreign and coastal, levy of interest on delayed payments/ refunds, rounding off bills, non-levy of charges for delay beyond a reasonable level attributable to the terminal operator, conditionalities governing the flexibility provided to the terminal operator to levy charges lower than ceiling rates/ rationalize the conditionalities, which are found to be in line with the general conditionalities prescribed in the Upfront/ Reference tariff schedule of various major port trusts.
- (xvi) In the proposed Scale of Rates, the KOPT has proposed "Notes relating to Berth hire". Considering that the berth hire charges at the proposed facility will be levied by KOPT, the levy of berth hire by the KOPT would be governed by the KOPT Scale of Rates. Hence, prescription of the notes in the Scale of BOT operator is not essential and hence, it is deleted.
- (xvii) The KOPT has proposed a provision to state that the Cargo handling charges is a composite charge for unloading of the coal/ coke, Limestone and other Dry Bulk Cargo from the vessel and transfer of the same up to the point of storage, storage at stack yard upto a free period of 10 days after completion of unloading, reclaiming from stack yard and loading on the wagons/ trucks and is inclusive of wharfage and supply of labour and/ or equipment wherever necessary and all other charges not specifically prescribed in the Scale of Rates.
- (xviii) Under the schedule of storage charges, the KOPT has proposed conditionalities stating that commencement of free period from the day following the day of complete discharge of cargo, non-exclusion of terminal's non-working days and custom notified holidays for the purpose of free period, storage charges to be payable for all days including terminal's non-working days and custom notified holidays for stay of cargo beyond free days and storage charge on cargo are not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver/ ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the operator, are seen to be in line with the prescription at the other major ports/ private terminals.

- (xix) As per clause 2.8 of the upfront tariff Guidelines of 2008, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. In the instant case, since the estimation of capital cost and unit rate of operating cost considered in the upfront tariff calculation are as of the year 2018, it is found appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as on 1 January 2018, as proposed by KOPT.
- (xx) Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards. Though the revised guidelines of 2013 do not require this Authority to go into the Performance Standards proposed by the port it is not unreasonable to assume that the ports would propose reasonable and achievable Performance Standard.

The KOPT has proposed the Performance Standards in respect of Gross Berth Output for Coal/ Coke, Limestone and other Dry Bulk Cargoes to be handled by the Panamax Vessels and Handymax Vessels each at 20000 tonnes per Day per Berth, as considered in the optimal quay capacity calculation.

Recognizing that clause 2.2. of the revised guidelines of 2013 requires this Authority to notify the Performance Standards, the Performance Standards as proposed by the KOPT, are notified along with the Reference Tariff Schedule.

10.1. Subject to above, the Reference Tariff Schedule along with conditionalities governing the Reference Tariff has been modified.

10.2. The Reference Tariff Schedule is attached as **Annex - III** and the Performance Standards for the Mechanisation of Berth no. 3 at HDC of KOPT is attached as **Annex - IV**.

10.3. In the result, and for the reasons given above and based on collective application of mind, this Authority approves the Reference Tariff Schedule for the Mechanisation of Berth no. 3 at HDC and notify alongwith the Performance Standards.

10.4. If there is any error apparent on the face of records considered or for any other justifiable reasons, the port may approach this Authority for review of the reference tariff fixed, prior to completion of bidding process of the project giving adequate justification/ reasoning within 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India.

10.5. As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the KOPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards, in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects.

11.1. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff is automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire concession period.

However, the PPP operator would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap) The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

11.2. The proposal shall be submitted to this Authority along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Concession Agreement or for the actual number of months of operation, in the first year of operation as the case may be.

11.3. On receipt of the proposal, this Authority will seek the views of the KOPT on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

11.4. In the event of Operator not achieving the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement in previous 12 months, this Authority will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Operator shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

11.5. After considering the views of the KOPT, if this Authority is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

11.6. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, this Authority will look into the Performance Standards and its adherence by the Operator. This Authority will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the operator. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

11.7. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the PPP operator shall be automatically notified by this Authority subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The PPP operator, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and this Authority shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

11.8. In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the PPP operator of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding KOPT. The KOPT will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Concession Agreement.

11.9. Within 15 (fifteen) days of the signing of the Concession Agreement, the concerned operator will forward the Concession Agreement to this Authority which will host it on its website.

11.10. The PPP operator shall furnish to this Authority quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized for each berth. The quarterly reports shall be submitted by the PPP operator within a month following the end of each quarter. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

11.11. This Authority shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, this Authority shall consider a request from any PPP operator about not publishing certain data/ information furnished which is commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. This Authority's decision in this regard would be final.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.- III/4/Exty./85/19]

ANNEX - I				
REFERENCE TARIFF CALCULATION FOR THE MECHANISATION OF BERTH NO. 3 AT HALDIA DOCK COMPLEX OF KOLKATA PORT TRUST.				
			₹	in crores
Sr. No.	Particulars		Estimates furnished by KOPT	Estimates modified by TAMP
I	<u>Optimal capacity</u>	-		
(a)	<u>Optimal Quay Capacity</u>	-		
	Percentage Share of capacity of Vessels			
	- Panamax Vessels (S1)		80%	80%
	- Handymax Vessels (S2)		20%	20%

	Shipday Output			
	- Panamax vessels (P1)		20000	20000
	- Handymax vessels (P2)		20000	20000
	Optimal Quay Capacity = $0.7*((S1*P1)+(S2*P2))*365$ (in tonnes)		5110000	5110000
(b)	<u>Optimal Yard Capacity</u>			
	- Area of the yard made available by the port as usable storage (in m2) (A)		54000	54000
	- Percentage of total yard area that could be used for stacking (U)		100%	100%
	- Quantity that could be stacked per m2 of area (Q)		5.2	5.2
	- Turnover ratio of the plot in an year (T)		18	18
	Optimal yard capacity (0.7 x (A x U% x Q x T tons) (in tonnes)		3538080	3538080
	Optimal Capacity of the terminal (lower of (a) and (b)) (in tonnes)		3538080	3538080
	Optimal Capacity of the terminal (in million metric tonnes per annum)		3.53808	3.53808
II	<u>Capital Cost</u>	-		
A.	<u>Cargo Handling Activity</u>	-	₹	in crores
	(i) Civil Cost			
	Revamping of the Existing Berth to accommodate the Loaders and Other Machineries		2.54	2.54
	Civil Foundation for Conveyor Structure		5.00	5.00
	Civil works for Silo System		5.00	5.00
	Construction of New Railway Lines for Rapid Wagon Loading System		24.25	24.25
	Extension of railway tracks upto wagon loading yard & provision of sidings		3.28	3.28
	Service Roads		4.65	4.65
	RCC Drain		2.66	2.66
	Compound wall		3.65	3.65
	Laterite Hard Stading of the Yard		8.10	8.10
	Detailed Designs & Project Supervision costs @ 2%		1.18	1.18
	Contingencies @ 3%		1.77	1.77
	GST on Civil works @ 18%		11.18	11.18
			73.26	73.26
	(ii) Equipment Cost			
	1500 TPH Rail Mounted Gantry Grab Unloader including 25 CBM Grab with rail span of 13.687 M		90.00	90.00
	Conveyor 3000 TPH capacity (Approx 2200 m) including transfer points		38.00	38.00
	Stacker cum Reclaimer– Stacking-3000 TPH, Reclaiming - 2000 TPH, with Boom Length-30 m, Long travel rail gauge- 6m		35.10	35.10
	SILO- for rapid Wagon Loading site 2000 MT		19.25	19.25
	Dust suppression system and Fire Fighting facilities including water supply and distribution.		6.90	6.90
	In motion Weigh Bridge		0.86	0.86

	Bull Dozer		4.00	4.00
	Detailed Designs & Project Supervision costs @ 2%		3.88	3.88
	Contingencies @ 3%		5.82	5.82
			203.81	203.81
	(iii) Electrical Works			
	Electrical Power supply and distribution System including substation		36.20	36.20
	Illumination including High mast lighting		1.00	1.00
	Detailed Designs & Project Supervision costs @ 2%		0.74	0.74
	Contingencies @ 3%		1.12	1.12
			39.06	39.06
	(iv) Miscellaneous			
	5% on Civil Cost, Equipment & Electrical Cost		15.81	15.81
	Total Capital Cost for Handling Activity (i + ii + iii)		331.94	331.94
III	<u>Operating Cost for Cargo Handling Activity</u>	-	₹	in crores
	(a) Hire Cost	-		
	- Locomotive	-	2.09	2.09
	(KOPT - Rs.17.45 lakhs per month * 12 months) (TAMP - Rs.17.45 lakhs per month * 12 months)	-		
	- Baby Dozers	-	1.94	1.94
	(KOPT - Rs.13230/- per shift * 10 shifts per vessel * 147 vessels) (TAMP - Rs.13230/- per shift * 10 shifts per vessel * 147 vessels)	-		
	- Excavator	-	0.33	0.33
	(KOPT - Rs.1156/- per hour * 8 hours * 360 days per annum) (TAMP - Rs.1156/- per hour * 8 hours * 360 days per annum)	-		
	- Hydra	-	0.18	0.18
	(KOPT - Rs.620/- per hour * 8 hours * 360 days per annum) (TAMP - Rs.620/- per hour * 8 hours * 360 days per annum)	-		
	- 10 MT Pay loaders	-	2.96	2.96
	(KOPT - Rs.24696/- per shift * 2 shifts * 2 payloaders * 300 days) (TAMP - Rs.24696/- per shift * 2 shifts * 2 payloaders * 300 days)	-		
	(b) Power Cost	-	5.90	5.90
	(KOPT - 1.4 units/ tonne * Rs. 11.91 per unit * 3.538 MMTPA) (TAMP - 1.4 units/ tonne * Rs. 11.91 per unit * 3.538 MMTPA)	-		
	(b) Fuel Cost			
	- Bull Dozers		0.38	0.40
	(KOPT - 12 ltrs/ hour * Rs.66 per litre * 16 hours per day * 300 days) (TAMP - 12 ltrs/ hour * Rs.69.16 per litre * 16 hours per day * 300 days)			
	- Locomotive		0.38	0.40
	(KOPT - 32 ltrs per hour * Rs.66 per litre * 1788 hours p.a) (TAMP - 32 ltrs per hour * Rs.69.16 per litre * 1788 hours p.a)			
	(c) Repair & Maintenance			
	- Civil Assets (1% on civil work)		0.77	0.77
	- Mechanical & Electrical Equipment including spares (7% on equipment cost)		17.85	17.85
	(d) Insurance (1% on Gross fixed assets)		3.32	3.32
	(e) Depreciation			
	- Civil Work @ 3.17%		2.44	2.44
	- Mechanical Work @ 6.33%		13.55	13.55

	- Electrical Assets @ 9.5%	3.90	3.90
	(f) License Fee (146984 sq.m * Rs.27.346 per month * 12 months)	4.82	4.82
	(g) Other Expenses towards salaries and overheads (5% on gross value of assets)	16.60	16.60
	Total Operating Cost	77.41	77.45
IV	<u>Estimated Revenue Requirement & upfront tariff for Cargo Handling Activity</u>		
A.	-	-	
(i)	<u>Estimated Revenue Requirement</u>	-	
	(a) Total Operating Cost	77.41	77.45
	(b) Return on capital Employed @ 16%	53.11	53.11
	(c) Total Revenue requirement from cargo handling activity	130.52	130.56
(ii)	<u>Apportionment of Revenue Requirement</u>		
	(a) Cargo Handling Charges (98% of ARR)	127.91	127.95
	(b) Storage Charges (1% of ARR)	1.31	1.31
	(c) Miscellaneous Charge (1% of ARR)	1.31	1.31
	(d) Total Revenue requirement from cargo handling activity	130.52	130.56
(iii)	<u>Cargo Handling charge</u>	-	
	(a) Cargo Handling Charge		
	- Revenue Requirement (₹ in lakhs)	127.91	127.95
	- Capacity (Lakh Tonnes per annum)	35.38	35.38
	- Per Tonne rate for handling of cargo (foreign)	376.65	376.69
	(b) Storage Charge		
	- Revenue Requirement (₹ in lakhs)	130.52	130.56
	- % of Cargo to attract storage charge	60%	60%
	- Capacity of cargo to attract storage charge (tonnes)	2122848	2122848
	Storage Charge (beyond the free period)	Rate Per tonne per day or part thereof	Rate Per tonne per day or part thereof
	-Free period	10 days	10 days
	-First five days (after free period)	0.78	0.78
	-6th day to 10th day (after free period)	1.17	1.17
	-11th day onwards (after free period)	1.56	1.56
	(c) Miscellaneous Charge		
	- Revenue Requirement (₹ in lakhs)	130.52	130.56
	- Capacity (Lakh Tonnes per annum)	35.38	35.38
	- Miscellaneous Charge (₹ per tonne)	3.69	3.69

Annex - II

Working for calculation of Storage Charges						
S.No	Particulars	Free days	1st slab	2nd slab	3rd slab	Total
1	Optimum Capacity	35,38,080				
2	Days in each slab	10	5	5	0	
3	%age of cargo in each slab	40%	40%	20%	0%	100%
4	Qty in each slab	1415232	1415232	707616	0	3838080
5	Weights assigned		1.00	1.50	2.00	
6	50% time taken in each slab on an average)		3538080	8845200	0	12383280
7	Weighted Qty in each slab		3538080	13267800	0	16805880
8	Revenue requirement					13051143.83
9	AvgTariff per ton per day					0.78
10	Tariff for each slab		0.78	1.17	1.56	

Annex-III**KOLKATA PORT TRUST****REFERENCE TARIFF SCHEDULE FOR MECHANISATION OF BERTH NO 3 AT HALDIA DOCK COMPLEX, KOLKATA PORT TRUST****1. Definitions:**

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i) 'Coastal Vessel' means any vessel exclusively employed in trading between any Port or place in India to any other Port or place in India having a valid coastal license issued by the Director General of Shipping / Competent Authority.
- (ii) 'Foreign Vessel' means any vessel other than Coastal vessel.
- (iii) 'Day' shall mean the period starting from 6 am of a day and ending at 6 am on the next day.
- (iv) 'Free period' shall mean the period during which cargo is allowed storage free of demurrage and this period shall exclude Customs notified holidays and Terminal's non-operating days.
- (v) 'Per Day' shall mean a calendar day or part thereof.

2. General Principles of Assessment:**(i) Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate**

- (a) Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:
 - (i) Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
 - (ii) Not converted* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.

* The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.

- (b) In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a license for specified period or voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo / container.

The charges for coastal cargo/containers/vessels shall be denominated and collected in Indian Rupee.

(ii) System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)

- (a) A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.
- (b) Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a license for specified period or voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.
- (c) Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate
 - In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.

(iii) Interest on delayed payments / refunds:

- a) The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the Terminal Operator shall pay penal interest on delayed refunds.
 - b) The rate of penal interest will be 2 % above the Base Rate declared by the State Bank of India. The penal interest rate will apply to both the Terminal Operator and the user equally.
 - c) The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - d) The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the Terminal Operator. The provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act, 1963 and/or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.
- (iv) All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (v) No claims for refund shall be entertained unless the amount refundable is Rs. 100/- or more. Likewise, terminal operator shall not raise any supplementary or undercharge bills, if the amount due to the terminal is ₹ 100/- or less.
- (vi) Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the Terminal Operator.
- (vii) The berth hire charges for all Coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
- (viii) (a) The reference rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The Terminal Operator may, if it so desires, charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.
- (b) The Terminal Operator may also, if he so desires, rationalize the prescribed conditionality governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates, if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.
- (c) Provided that the Terminal Operator should notify the public such lower rates and / or rationalization of the conditionality governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionality governing the application of such rates, provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (ix) In calculating the gross weight/ measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto and inclusive 0.5 shall be taken as 0.5, unit fractions of above 0.5 shall be treated as one unit, except where otherwise specified.

3. Cargo Handling Charges:

Sl. No.	Commodity	Unit Rate in ₹ per Metric Tonne	
		Foreign	Coastal
1.	All Types of Coal & Coke, Limestone and other Dry Bulk Cargoes (Other than Thermal Coal, Iron Ore & Iron Ore Pellets)	376.69	226.01
2.	Thermal Coal, Iron Ore & Iron Ore Pellets	376.69	376.69

Note:

The Cargo handling charges prescribed above is a composite charge for unloading of the coal/ coke, Limestone and other Dry Bulk Cargo from the vessel and transfer of the same up to the point of storage, storage at stack yard upto a free period of 10 days after completion of unloading, reclaiming from stack yard and loading on the wagons / trucks. This composite charge includes wharfage and supply of labour and/ or equipment wherever necessary and all other charges not specifically prescribed in the Scale of Rates.

4. Storage Charges

The Storage charges for the cargo stored in the stack yard beyond the free period allowed shall be as follows:

Description	Rate in ₹ per MT per Day or part thereof
Free period	10 days
First five days after expiry of free period	0.78
6 th day to 10 th day after expiry of free period	1.17
From 11 th day onwards	1.56

Notes :

- (i) Free period shall commence from the day following the day of complete discharge of cargo.
- (ii) For the purpose of free time, terminal's non-working days and Custom's notified holidays shall be excluded.
- (iii) Storage charge shall be payable for all days including terminal's non-working days and Custom's notified holidays for stay of cargo beyond the prescribed free days.
- (iv) Storage charge on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver/ ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the operator.

5. Miscellaneous Charges:

Composite charge for all the miscellaneous services such as sweeping, weighment of wagons/ trucks, receiving/ delivery of cargo etc., shall be levied at ₹ 3.69 per metric tonne.

6. General Note to Section-3 to Section-6 Above:

- i. The Reference Tariffs will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1st January 2018 and 1st January of the relevant year. Such automatic adjustment of Reference Tariffs will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.
- ii. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire licence period. However, the Licensee would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90days before the 1st April of the

ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap) The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

- iii. The proposal shall be submitted to TAMP along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Licence Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.
- iv. On receipt of the proposal, TAMP will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.
- v. In the event of Licensee not achieving the Performance Standards as incorporated in the Licence Agreement in previous 12 months, TAMP will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Licensee shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable or the ensuing financial year.
- vi. After considering the views of the Major Port Trust, if TAMP is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.
- vii. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, TAMP will look into the Performance Standards and its adherence by the Licensee. TAMP will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the Licensee. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.
- viii. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the Licensee shall be automatically notified by TAMP subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months' period as certified by the Independent Engineer. The Licensee, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and TAMP shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

Annex-IV

PERFORMANCE STANDARDS

Schedule of Performance Standards for "Mechanisation of Berth no. 3" at Haldia Dock Complex, Kolkata Port Trust"

Gross Berth Output :

The parameter deals with the productivity of the terminal (Gross Berth Output) for different types of cargo. In case of coal/ coke/ limestone/ other dry bulk cargo, the capability of the terminal (mechanization, method of handling) and parcel size will determine the Gross Berth Output. Higher terminal capability and greater parcel size will lead to high productivity. The Gross Berth Output shall be calculated by taking the total cargo unloaded from the ships during a month in the terminal divided by the total number of working days of ships in that month at that terminal. The number of working days of the ships shall be determined by subtracting 4 hours per ship from the total hours spent by all the ships at that terminal in the month in question and dividing it by 24.

The norms of Gross Berth Output for Coal/ Coke, Limestone and other Dry Bulk Cargoes are as follows;

- Gross Berth Output for the Panamax Vessels – 20,000/ Day /Berth.
- Gross Berth Output for the Handymax Vessels – 20,000/ Day /Berth.